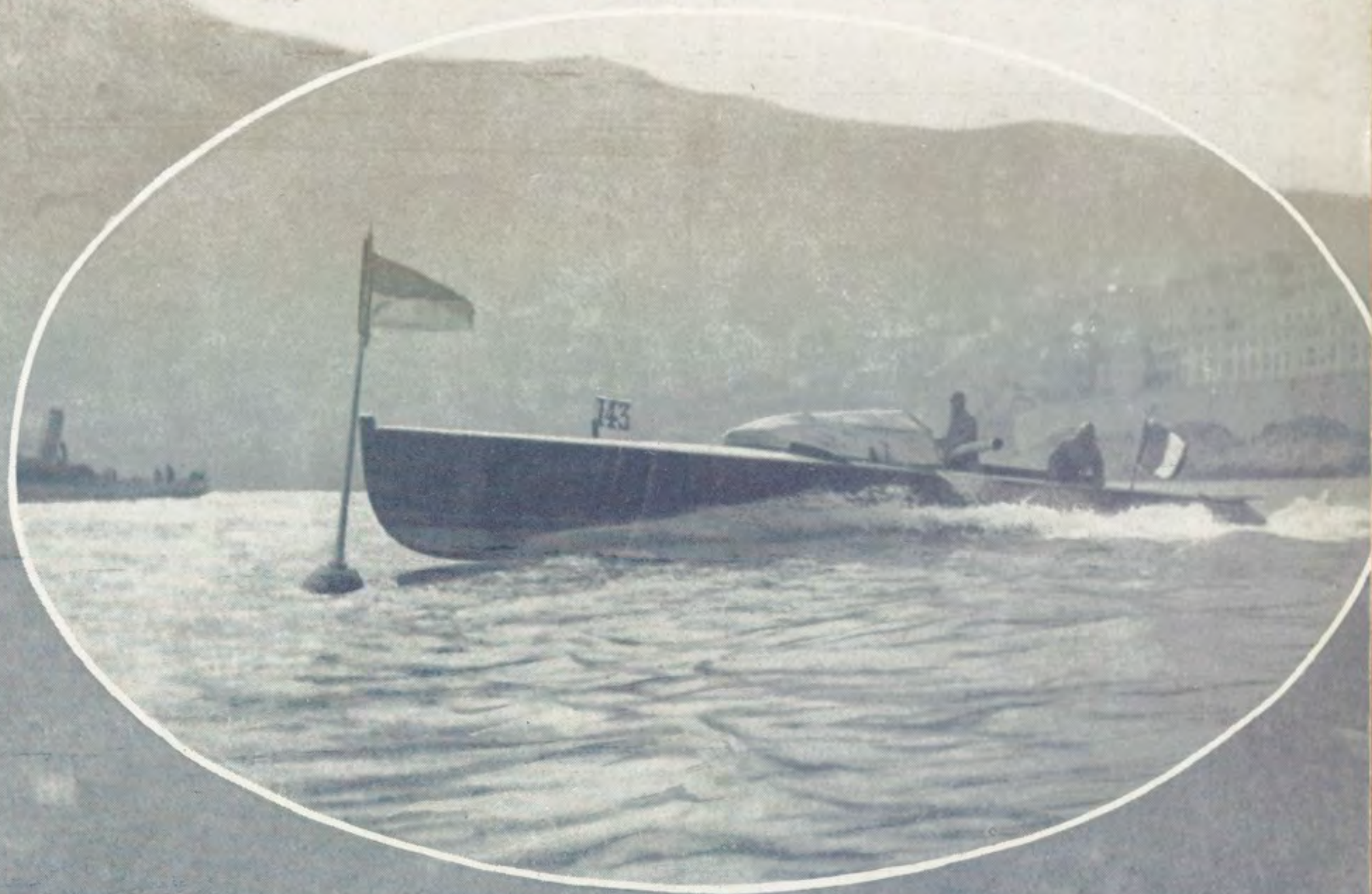


LA VIE AU GRAND AIR



LES TRIOMPHATEURS DE MONACO

Le Brasier-Despujols et le Cocorico, les deux vainqueurs, des racers et cruisers, de la Coupe du Prince de Monaco

(Détails techniques : moteur Brasier, coque Despujols, magnéto Bosch.) Voir pages 284 et 285.

Dans ce Numéro :

L'accident de Rougier

Le Brasier-Despujols

Dans ce Numéro :

Le voyage de H. Farm
avec notre photographe

ALA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

MITURE DE PROMENADE
DUPONT
Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VI)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



PLUS DE CHEVAUX BOITEUX
guérison radicale et sûre par
L'ASPLINTO
(le John ASKHAM, de Londres)
des
uros, Courbes, Eparvins, Mo-
ttes, Vessigons, Efforts, etc.
ans interruption du travail.
indispensable aux chevaux de Selle, de Course, etc.
Brochure explicative franco sur demande
PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25.
VENTE EN GROS & RENSEIGNEMENTS
J. RENARD, 142, Avenue de Clichy, PARIS
DÉTAIL : Toutes Pharmacies.



Terrot & Cie
Dijon

La Marque des Touristes
Bicyclettes
à 2, 3, 4, 6, et 10 vitesses,
par pédalage direct rétro-
direct ou par levier.

Motorette Terrot
2 ch., avec changement de
vitesse progressif.

Premier prix à tous les
concours du T. C. F.

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE
Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée



fficiers Ministériels

AGIS. FERME DE L'EPOISSE (Seine-et-Marne)
hect. Rev. net : 12.500 fr. Belle chasse. A adj.
de M^e DUCHEMIN, not. à Nangis, 4 mai. S'ad.
M BERNHEIM, 23, r. de l'Arcade, et au notaire.

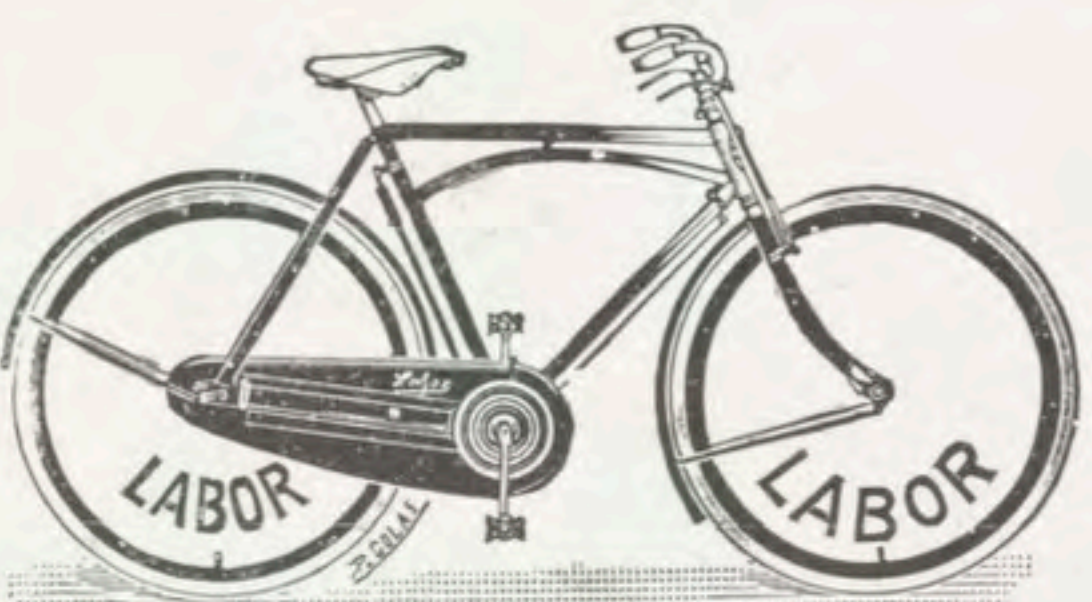
**PLAQUES
APIERS
RODUITS**

LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochromes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

LABOR

Catalogue 48 pages franco.
23, Avenue du Roule
NEUILLY-SUR-SEINE



POURQUOI faire du jumelage définitif sur vos
voitures lourdes, puisque la roue
DURMANSS sert de roue de secours et se monte
en jumelage facultatif sans aucune modification
aux roues de vos voitures?

Triple la durée des pneus ;
Diminue de moitié le poids qu'ils supportent ;
Donne une suspension idéale ;
Fait récupérer en 2 mois le prix d'achat.

L'ESSAYER, C'EST L'ADOPTER!

VOULEZ-VOUS la PREUVE de sa SUPÉRIORITÉ?
Demandez-la à l'essai avec les
conditions de Location-Vente

DURANT, 178, boulevard Pereire, PARIS



LA MOTO-RÊVE

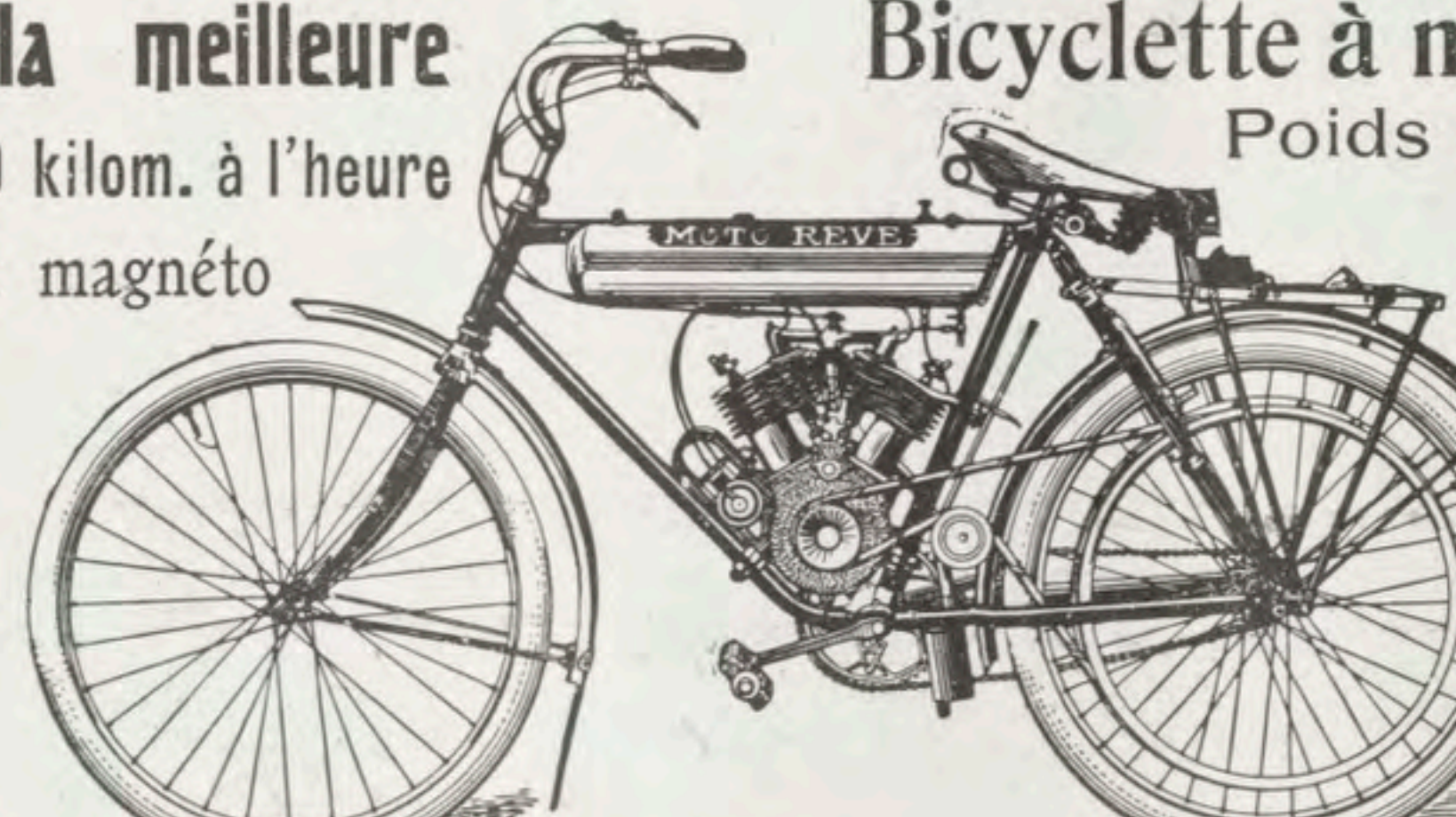
MÉDAILLE D'OR du Touring-Club de France en 1908 et 1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
2 cylindres et magnéto

Bicyclette à moteur léger
Poids 35 kg.
Force 2 HP

**DOUCE
SIMPLE
GENÈVE**

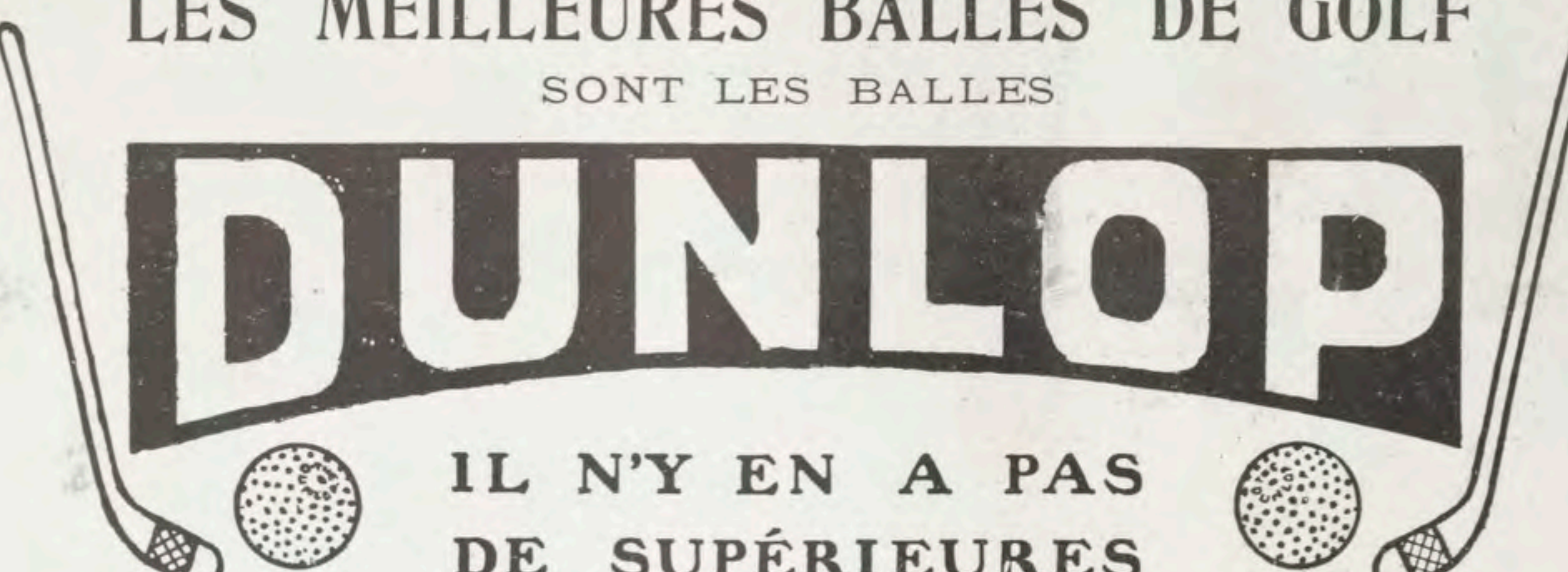
**ROBUSTE
SILENCIEUSE
SUISSE**



LES MEILLEURES BALLES DE GOLF
SONT LES BALLES

DUNLOP

IL N'Y EN A PAS
DE SUPÉRIEURES



Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)
22, Av. de la
Gde-Armée.

VILLE DE PARIS
A adj. s. r. ench. Ch. des Not. Paris, le 3 mai 1910.
2 TERRAINS rue Théodore-Je-Banville Scs : 397 m² et
431 m². M. à prix : 250 f. le m. S. M^{es} DELORME et
MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14 r. P. ram d's. d'op. ench.

MAISON à Paris, 46, r. Laugier, Cce : 444 m². Rev. net :
9.539 f. 40. M. à p. 130.000 f. Adj. Ch. not. Paris
le 3 mai 1910. S'ad. M^e VALLÉE, not. 204, Bd Voltaire.

Vente au Palais, le 11 mai 1910, à 2 heures :
1^{er} LOT : MAISON A PARIS (VIII^e ARR^t)
6, avenue d'Antin. Contenance : 305 mètres
environ. Revenu brut : 48.000 francs.
Mise à prix : 500.000 francs.

2^e LOT : MAISON A PARIS
(15^e arrondissement), 401, rue de Vaugirard.

PRENEZ GARDE, Ma

vous commencez à grossir, et grossir
vieillir. Prenez donc tous les jours
dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre
restera ou redeviendra svelte. — Le flac.
50 dragées est expédié franco par le LABORAT.
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT C
en ayant soin de bien spécifier : **Thyroidine**

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp.
MAZE 12, 142, BOUL. MAGENTA

Togards

Ceci vous intéresse
Les Togards empêchent les bas et chaussettes de
percer aux extrémités et augmentent ainsi leur durée.
Les Togards se portent à même sur
d'igts de pied. Ils sont doux, élastiques
s'adaptent très exactement. Ils tiennent p
de place et sont très confortables. Ils abs
bent l'humidité et conservent secs les bas
la doublure des chaussettes. Ils protègent
pieds délicats et rendent la marche pl
agréable. LES TOGARDS SONT SAINS & LAVAB
Ils sont faits de fine la
garnis de nouveautés, che-
mises, etc.
Si vous n'en trouvez pas,
envoyez votre commande à
notre adresse en joignant tim-
bres ou mandat
et la peinture.

0.75 la Paire
Weeks & Cie
1, rue Ambroise-Thomas
PARIS Rayon J



BEN TAYOU

MARQUE DARY
35, Rue Chevalier — LEVALLOIS-PE

ACCUMULATEUR
FONCTIONNE en TOUS
Léger et très puiss
Essayez les nouvelles Ba
pour l'éclairage intérieur des Vo



LE RASOIR CHRIST

le plus solide
le plus élégant
le moins
Avec étui
Cuir à repasser
5 Lames de rech
PRIX : 10 fr. f

Envoi franco du Catalogue sur demande

Cie CHRISTY, 3-5, r. de Grammont, P



J'ACHÈTE BIEN AU COMPTANT
BICYCLETTES d'occasion de toutes
OBLIN, Dépositaire des Cycles B.
49, rue d'Amsterdam, et 41 rue Ric

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp.
MAZE 12, 142, BOUL. MAGENTA

Contenance : 350 mètres environ. Revenu br
14.630 francs environ. Mise à prix : 120.000
3^e LOT : MAISON A PARIS (XV^e A
2, rue de la Grotte. Contenance : 307 m²
environ. Revenu brut : 8.605 francs env
Mise à prix : 80.000 francs.

Voir suite à la dernière page de la couv

ORFÈVREURIE "CHRISTOFLE"

MANUFACTURE : 56, Rue de Bondy, PARIS.

En Vente chez tous nos Représentants de France et
de l'Etranger ; chez tous les Horlogers, Bijoutiers,
Orfèvres, etc., etc.

Salière Hygiénique brevetée, 3



La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nom-
breuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en dix fois.

23 Avril 1910 N° 605
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris / Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.
La page .. 600 fr.
Encartage.. 750 fr.



LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY & L'UNIQUE ESSAI DE BORDEAUX (1).

Dimanche dernier, Bordeaux s'est vu enlever son titre de Champion de France. Malgré un courage et une fougue admirables ils ne purent empêcher les Lyonnais de marquer 13 points — 3 essais, 2 buts — alors qu'ils n'en pouvaient marquer que 8 — un essai transformé, un but sur coup franc. — Notre cliché représente le premier et unique essai que Delaye marqua et transforma pour Bordeaux, quelques minutes après le coup d'envoi. L'arrière Lyonnais Faucheur essaie de le plaquer.

(1). Voir la double page et la page 288.

MON VOYAGE AÉRIEN AVEC H. FARMAN

Robert Caudrilliers, photographe de la *Vie au Grand Air*, qui contaît l'autre jour à nos lecteurs son premier vol en aéroplane, rapporte aujourd'hui les impressions que lui a laissées son voyage avec Farman — le premier qui ait été accompli.



L'étude de la carte.

Henri Farman avec M. Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, étudie sur la carte le voyage qu'il accomplira avec notre photographe.



Paulhan prend la vitesse du vent.

Avant le départ, Louis Paulhan prend la vitesse et la direction du vent à l'anémomètre

L'AUTRE jour, Henri Farman me faisait l'honneur et le plaisir de m'emmener avec lui pendant quelques kilomètres. J'étais alors un néophyte et maintenant j'ai la prétention et la fierté d'avoir accompli un exploit que pas un seul passager n'avait jusqu'ici enregistré dans son record : le voyage de ville à ville. Je suis le premier, je ne serai pas le seul certes. Mais je garderai toujours vivace dans mon cœur, comme au premier jour, le merveilleux souvenir que m'a laissé cette pérégrination aérienne et je me souviendrai encore mieux de tous les incidents de ce voyage, incidents qui se heurtent encore dans ma tête peu aguerrie aux prouesses des champions. Je raconterai plus tard à mes petits-enfants les anxiétés, les craintes ressenties, et à cette époque ils me considéreront comme un vieux radoteur de l'époque de Mathusalem.

Mais je ne veux pas davantage philosopher. Je vous le répète, mon rôle se borne à faire des clichés et non point des articles. J'espère

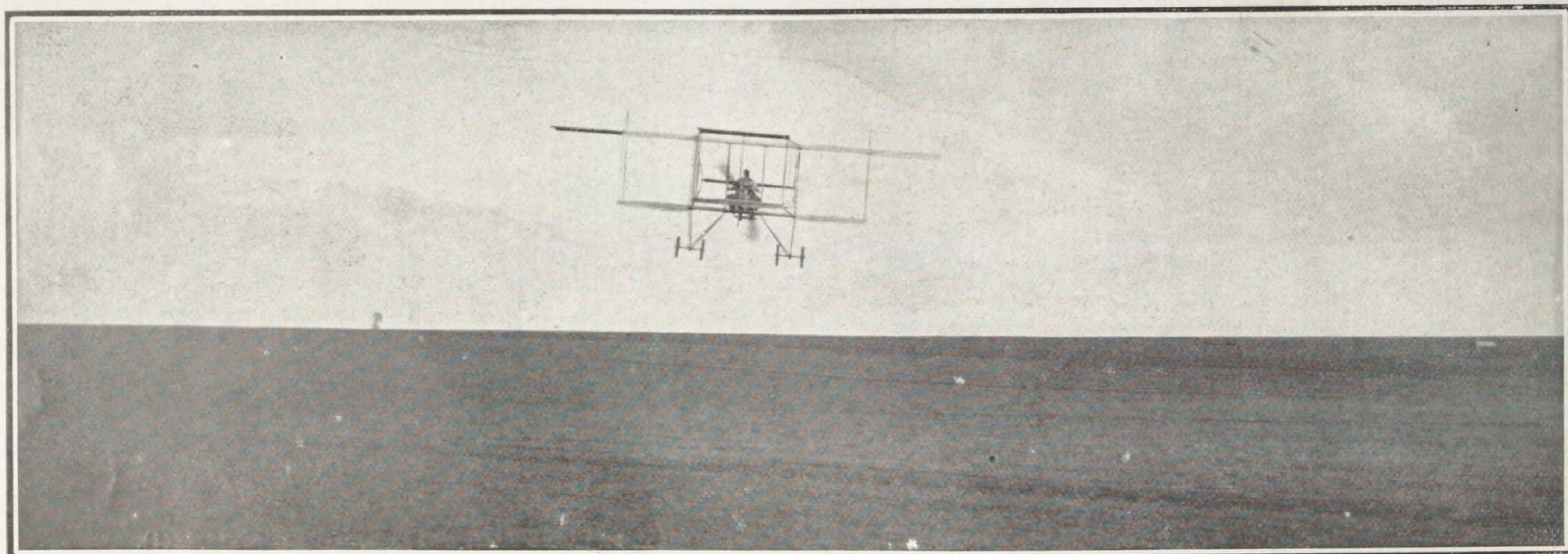
réussir avec mon appareil, j'en suis incapable avec une plume.

Depuis quelques jours, Henri Farman voulait mettre à exécution son projet qu'il désirait réaliser au plus tôt. Mais les éléments en avaient décidé autrement. Et je restais là, avec la crainte toujours suspendue au-dessus de ma tête, d'être rappelé à la *Vie au Grand Air* avant d'avoir assisté à cette prouesse. Je n'osais pas encore espérer que le champion consentirait à m'emmener avec lui et m'accepter à son bord.

Dimanche, toute notre journée se passa à attendre la chute du vent. Depuis trois jours nous nous levions régulièrement entre 3 et 4 heures du matin, de façon à profiter de la première accalmie. L'anémomètre allait des mains de Farman à celles de Paulhan et réciproquement sans que le vent consentît à tomber. Enfin vers 5 heures, le 17 avril, l'aéroplane était prêt. Je montais avec mon appareil, Farman se mettait au volant et, sans secousse, sans heurt, nous filions dans l'espace.

Après être passé au-dessus de la ferme de Mondésir, le biplan volait entre 75 et 150 mètres d'altitude près de Monnerville. Laisant Angerville, puis Toury à notre droite, nous volions vers Artenay. Entre Toury et Artenay, nous volons à 1 mètre au-dessus de la route pendant cinq kilomètres, nous élevant à 10 mètres pour passer les obstacles. On ne s'imagine pas la sensation délicieuse procurée par ce parcours saisissant. Enfin, nous arrivons à Chevilly, près d'Orléans, dans un champ. Le froid très vif nous oblige à cet arrêt, sans quoi nous aurions poussé plus loin. Grâce aux moyens du bord, avec des piquets et des cordes que nous avions emportés, nous amarrons le biplan au sol pour passer la nuit. Et une demi-heure après notre atterrissage arrive l'automobile conduite par Paulhan, qui nous suivait depuis le départ. Puis nous partions à Orléans, d'où je vous écris... tout en buvant un apéritif que Farman a bien gagné.

ROBERT CAUDRILLIERS.



Le départ du voyage.

C'est vers 5 heures, le dimanche 17 avril, que le biplan H. Farman, monté par son inventeur et notre collaborateur, a pris le départ à l'aérodrome de la Beauce, près d'Etampes. Il a atterri à 50 kilomètres de là, à Chevilly, près d'Orléans.

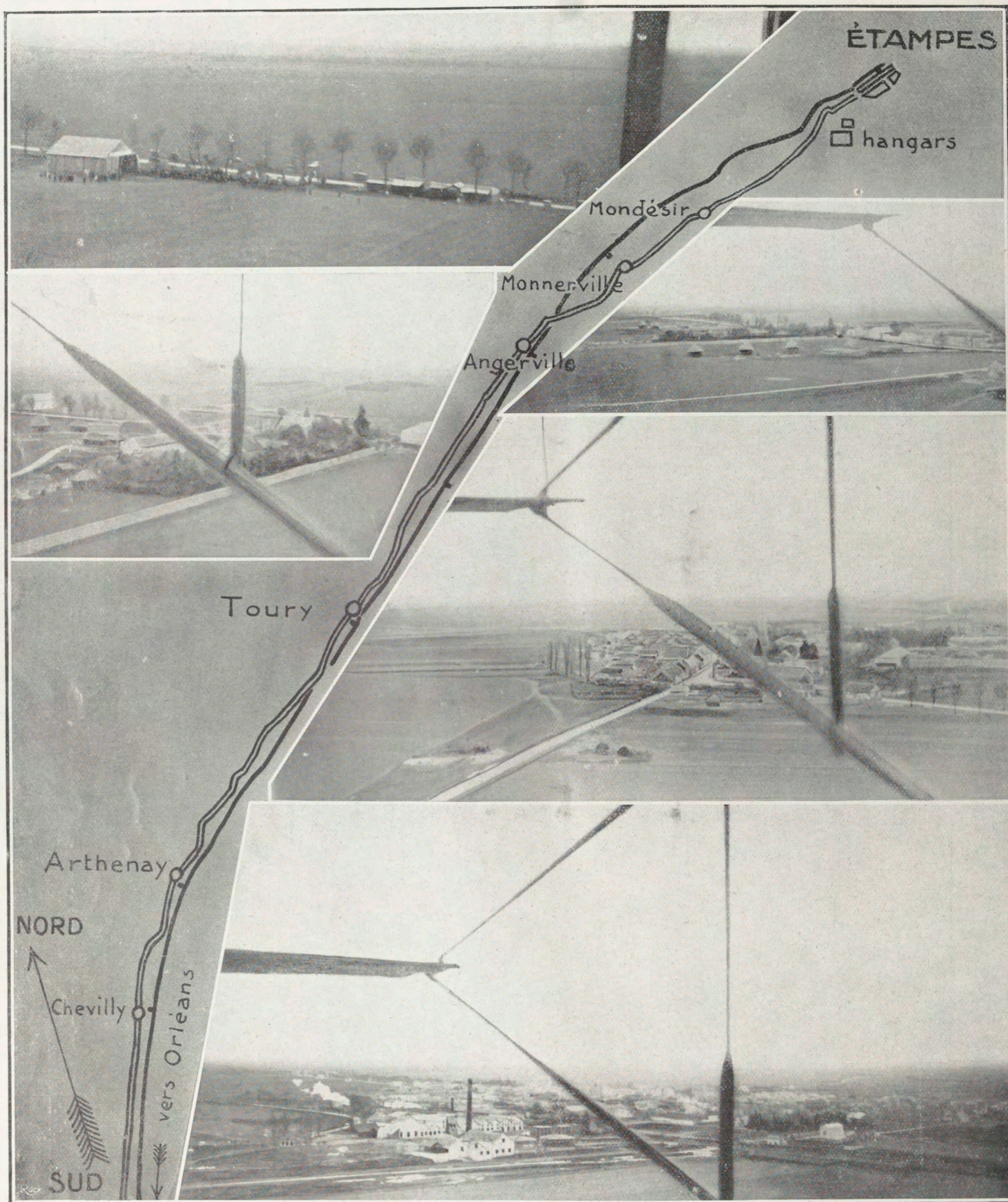
UN DOCUMENT UNIQUE : LE TOURISME AÉRIEN



LE PANORAMA D'ANGERVILLE PRIS A 70 MÈTRES D'ALTITUDE

H. Farman accomplissait dimanche le premier voyage de tourisme aérien. Grâce à son amabilité, nous pouvons publier des documents uniques puisqu'il avait emmené le photographe de la Vie au Grand Air comme passager. Ce cliché représente le panorama d'Angerville pris alors que le biplan volait entre 50 et 70 mètres d'altitude. Le lendemain, Louis Paultan accomplissait une prouesse merveilleuse. Il prenait la conduite de l'appareil, partait de Chevilly et allait atterrir à Arcis-sur-Aube, faisant 180 kilomètres environ à vol d'oiseau et établissant le record de la distance pour voyage de ville à ville.

LE PANORAMA DU VOYAGE A DEUX



LE PARCOURS EFFECTUÉ PAR LES DEUX VOYAGEURS

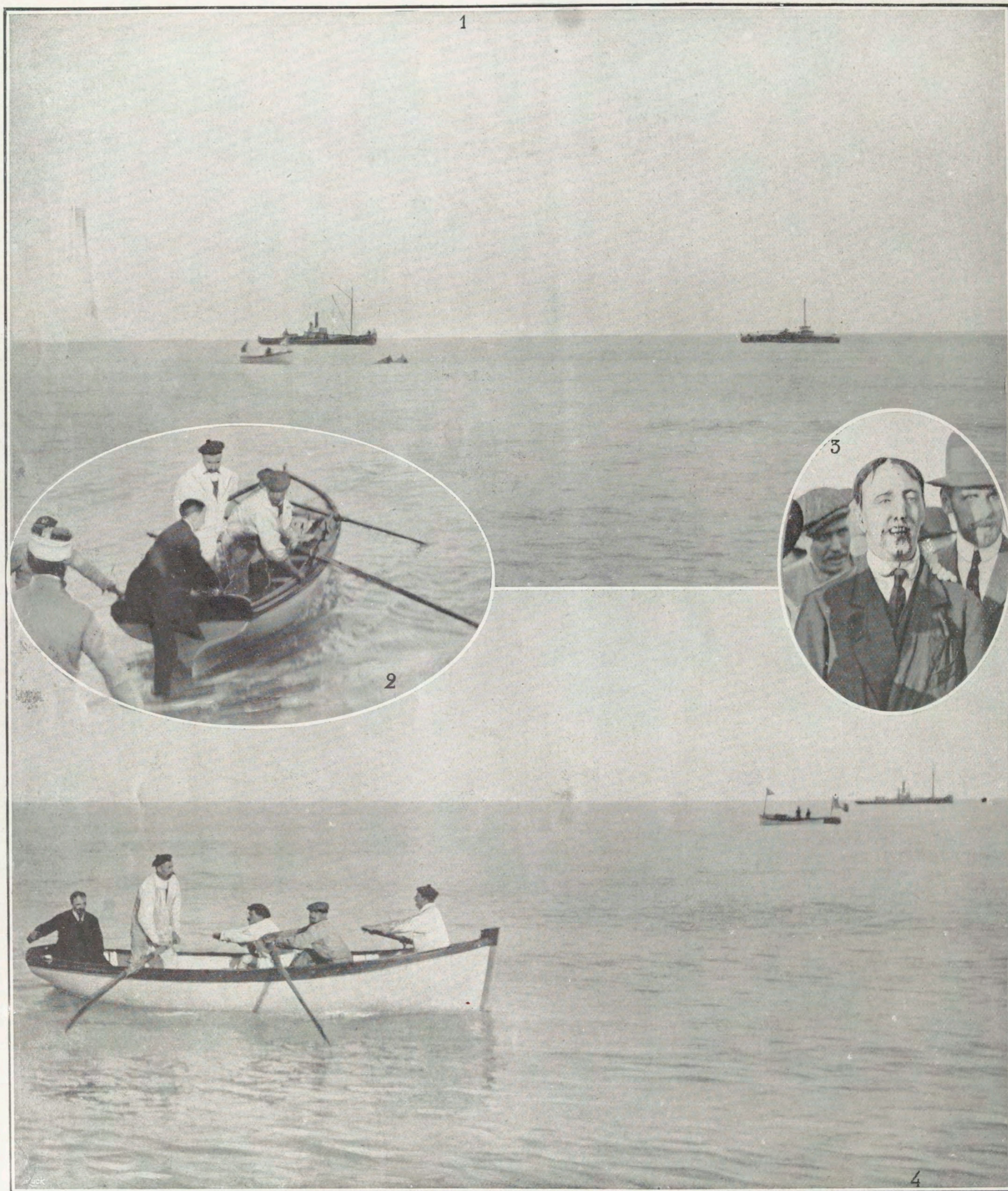
Parti de l'aérodrome de la Beauce, le biplan se dirigea vers Monnerville, fila sur Arthenay en suivant, entre Toury et Arthenay, la route à un mètre du sol pendant 5 kilomètres. Puis H. Farman, transi par le froid, atterrit à Chevilley, près d'Orléans, ayant accompli un parcours d'environ 50 kilomètres. Nous publions la carte du parcours avec des vues des pays traversés.

LE CYCLONE DE MOURMELON



Un cyclone épouvantable, qui a duré 10 secondes, a détruit le 16 avril presque toute la volière de Mourmelon et causé la mort de 4 personnes. Notre envoyé spécial a rapporté des clichés des désastres : 1. Le hangar de Baeder. — 2. Le hangar Bolotoff avec un aéroplane dessous. — 3. Les tôles ondulées de la toiture du hangar Farman, dont quelques-unes ont été retrouvées à 1.200 mètres de là, sur la Voie Romaine. — 4. Un coin du hangar Farman. — 5. On détruit ce qui reste des fermes chez Farman. — 6. Les derniers vestiges de l'atelier Farman. — 7. Ce qui reste d'un aéroplane Farman.

L'ACCIDENT DE ROUGIER A NICE



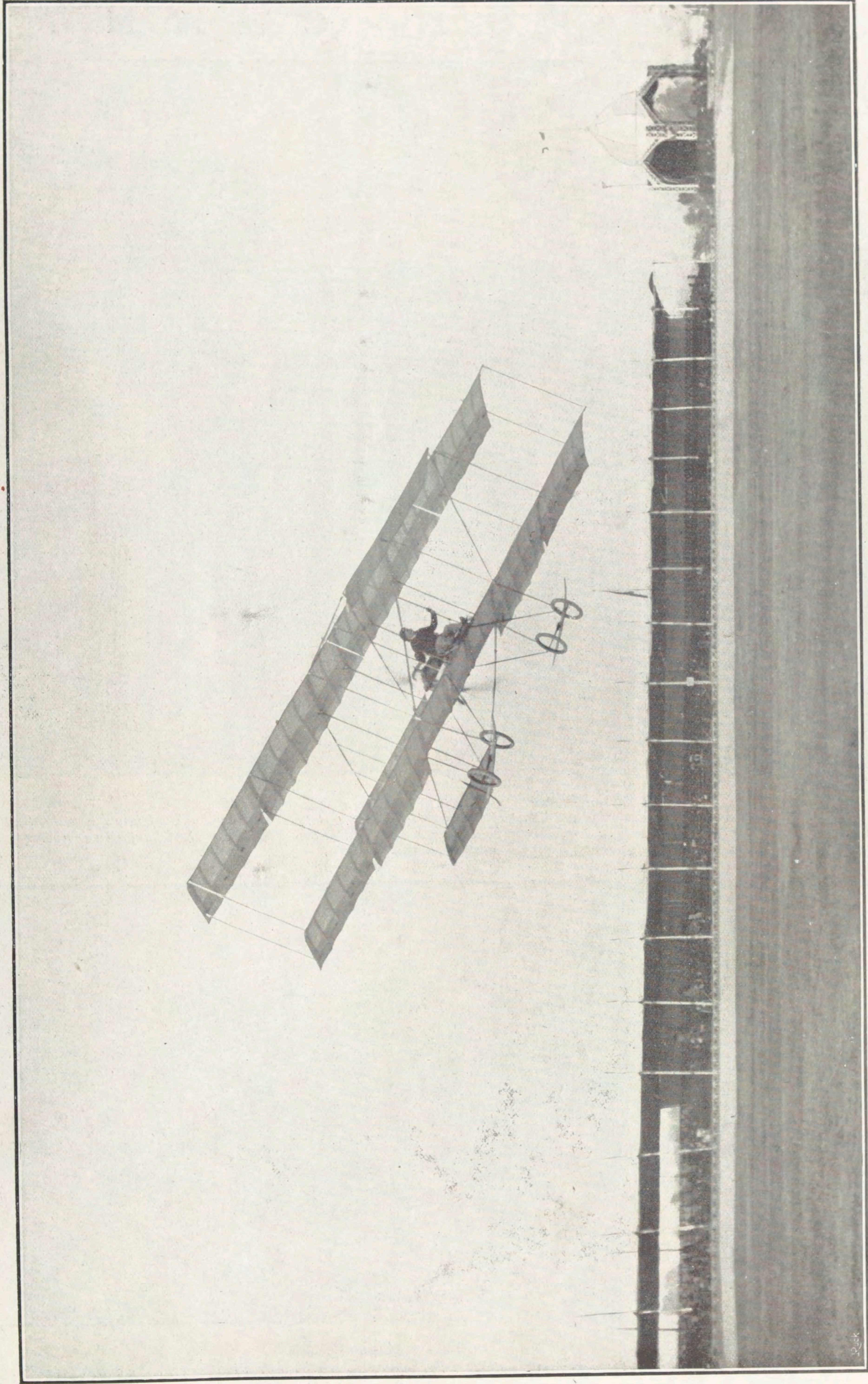
LES PÉRIPÉTIES DU SAUVETAGE

Le 18 avril, 'au meeting d'aviation de Nice, Rougier accomplissait un vol magnifique au-dessus de la mer, lorsque tout à coup, son appareil penchait complètement vers la gauche. Malgré les efforts de l'aviateur la chute était inévitable. Et l'on vit s'engouffrer dans les flots Rougier et son biplan. Heureusement, grâce à son sang-froid, le champion échappait à la mort. D'un violent coup de reins, il se débarrassait des tendeurs qui l'entouraient et se mettait à nager. Un canot qui s'était lancé à son secours le recueillait bientôt. En haut, ce que, du rivage, on voyait de l'aéroplane. En bas, Rougier barre lui-même le canot de sauvetage. A gauche, il débarque. A droite, l'aviateur tel qu'il était après l'accident.

La Vie au Grand Air

Cliché de notre envoyé spécial.

LE MÊTETING D'AVIATION DE NICE



UN VIRAGE IMPRESSIONNANT DE MICHEL EFFIMOFF

Le 15 avril a commencé le meeting d'aviation de Nice. Le triomphateur des premières journées a été le Russe Michel Effimoff, qui s'est révélé comme un conducteur très habile et un metteur au point de grande valeur. D'autres aviateurs ont accompli des prouesses sur lesquelles nous reviendrons la semaine prochaine. Citons entre autres Van den Born, Duray, Oleslaegers, Chavez, Rawlinson, Métrot, Rougier, Latham : en un mot la plupart des meilleurs hommes-oiseaux actuels. Quelques accidents, sur lesquels nous reviendrons, furent déplorés.

LYON EST CHAMPION



Un essai manqué de peu.

Sans la défense impitoyable de Lyon, Bordeaux aurait marqué très souvent. Ici encore, Bordeaux joue sur les buts Lyonnais et Leuvielle va ramasser le ballon que Massé vient de lui passer au pied. Il n'aura pas le perçant nécessaire pour passer et l'essai échouera.

Les avants Bordelais s'assuraient au cours des touches un ger chard, de Bordeaux, a pu s'emparer de la balle et la passer au des trois avants Lyonnais.



Une fantaisie de Martin.

Martin, l'arrière Bordelais, joua fort bien. Il se permit cependant, à son habitude, quelques légères fantaisies, entre autres celle de rattraper son ballon de vol avec le pied, au lieu de le saisir avec les mains.

Dimanche dernier, au Parc des Princes, pour la première fois, le Football Club de Lyon...

FRANCE DE RUGBY



Lyon.
C'est ainsi que, bien que la touche ait appartenu à Lyon, Blan-
major. Remarquez le puissant Droz qui soutient, à lui seul, le choc
lui, le Lyonnais Mauriat.

Une sortie de mêlée.

Les Lyonnais viennent de tourner la mêlée et Bernard s'échappe en dribblant. Sur la
droite, Droz, de Bordeaux, se précipite pour tâcher de s'y opposer, tandis que Massé atteint
également. Encore pris dans la mêlée, Bavoze, cherche à se dégager.



Une charge des avants Lyonnais.

avants Lyonnais jouèrent avec une fougue et un entrain remarquables; ce sont eux qui assurèrent en grande partie le succès de leur équipe. Après une touche
à Lyon, les trois quarts sont partis en passe, ont été doublés par les avants qui, à leur tour, vont essayer de gagner du terrain à la façon galloise.
porté le Championnat de France de rugby, battant l'équipe de Bordeaux, par 13 à 8.

LE MEETING DE MONACO

Par C. FAROUX

Les canots automobiles ont fait d'énormes progrès sous le rapport de la vitesse en baie de Monaco, résultat étonnant et dont une part revient aux coques

Le septième meeting de Monaco a été, à mon sens, le plus beau d'une série déjà longue. Ce n'est point tant la quantité d'embarcations engagées qui m'amène à penser ainsi, que la valeur des performances réalisées et par quoi se mesure un progrès énorme.

Progrès du moteur ? A vrai dire, nous n'en savons rien. C'est un peu la faiblesse du règlement adopté par l'International Sporting-Club de Monaco; mais progrès dans l'établissement des coques, ceci est indéniable.

Les quotidiens sportifs ont donné tout au long le palmarès des nombreuses épreuves prévues par les organisateurs; on n'attend point de la *Vie au Grand Air* une longue énumération qui risquerait de paraître fastidieuse. Cependant, il est juste de mettre au tableau d'honneur ceux qui peuvent revendiquer le mérite d'avoir été les facteurs essentiels du progrès mentionné plus haut.

En cruisers, les principaux lauréats sont *Sizaire-Naudin* (coque Despujols); *Grégoire VII*, *Grégoire VIII* et les *Labor* (coques Despujols); *Cocorico* (coque Despujols); *Mors-Calypto* (coque Pitre).

En racers, *Brasier-Despujols*, record-boat du monde avec 77 à l'heure; *Duc II*, *Jack* (toujours coques Despujols) et *Ursula* (coque Saunders).

En somme, Despujols est le principal triomphateur du meeting.

En ce qui concerne la partie motrice, il n'est nullement surprenant de trouver ici au premier rang les *Sizaire-Naudin* et les *Grégoire*, que les Coupes des Voiturettes ont rendu maîtres dans l'art de pousser le rendement.

Elle était prévue également, la bonne performance d'ensemble des *Brasier*. On connaît l'homme: il ne fait rien à demi et nous devons l'en féliciter. Il a apporté à sa préparation de Monaco le même soin qu'il apportait à préparer les grandes épreuves automobiles; le succès l'en récompense. C'est justice.

Il faut également mentionner la très belle apparition du moteur *Labor-Picker*, qui accuse un rendement élevé et une remarquable sûreté de fonctionnement.

Le superbe bateau anglais *Ursula*, handicapé, sous le rapport de la vitesse, par les qualités mêmes de sa coque, a plu énormément par sa tenue à la mer.

Mais pour tout résumer d'un mot: le succès de cette année est allé aux hydroplanes et voici quelques explications indispensables.

Qu'est-ce qu'un hydroplane? Ce qu'on entend généralement, dans les milieux sportifs, par hydroplane ou coque hydroplanante ne répond pas à la véritable définition. Il n'est sans doute pas indifférent de rappeler que les coques comprennent 3 classes, indiquées naguère par le capitaine Saconney:

1° Embarcations à coque immergée (type *Ursula* par exemple, c'est le cas le plus fréquent);

2° Embarcations à coque glissante (les *Ricochet-Bonnemaison* et les *Duc* de Despujols, par exemple);

3° Embarcations à coque hydroplanante (exemple: les réalisations de Crocco-Ricadoni et de Forlanini).

On comprend généralement sous le nom d'hydroplanes tous les bateaux des deux dernières classes. Cette confusion ne s'explique guère: car dans les appareils de second type (les *Ricochet* et les *Duc*) la coque ne plane nullement sur l'eau: elle ricoche ou glisse; tandis que dans le véritable hydroplane, la coque, entièrement sortie de l'eau, avance en prenant appui sur des surfaces qui, toujours immergées, planent dans l'eau comme les appareils d'aviation planent dans l'air. Au surplus, il est curieux de noter que tous ceux qui ont travaillé l'hydroplane ont glorieusement inscrit leur nom aux plus belles pages de la question aérienne.

Exemple: *Ader* qui, dès 1867, réalise le

premier hydroplane (croyez-vous, entre parenthèses, que cet *Ader* mérite le nom de précurseur?); exemple encore: les Italiens Crocco-Ricadoni et Forlanini; exemple encore: A. Tellier, etc.

Nous avons signalé une confusion généralement commise; mais, au cours de cet article, nous conserverons aux coques victorieuses à Monaco l'appellation d'hydroplanes.

Comme l'a signalé Alphonse Tellier, il y a plus de 75 ans que Russell, grand ingénieur anglais, observait le premier le phénomène d'émersion d'une coque en marche et la diminution de résistance qui en résultait. Cette émersion de la coque est d'autant plus prononcée que la vitesse est plus grande: ainsi une coque qui était immergée de 0,068 au repos n'était plus immergée que de 0,045 à 12 kilomètres à l'heure, et son émersion atteignait 30 mm. à 32 kilomètres à l'heure. On retrouve ici la confirmation de cette fameuse loi du moindre travail qui régit la mécanique.

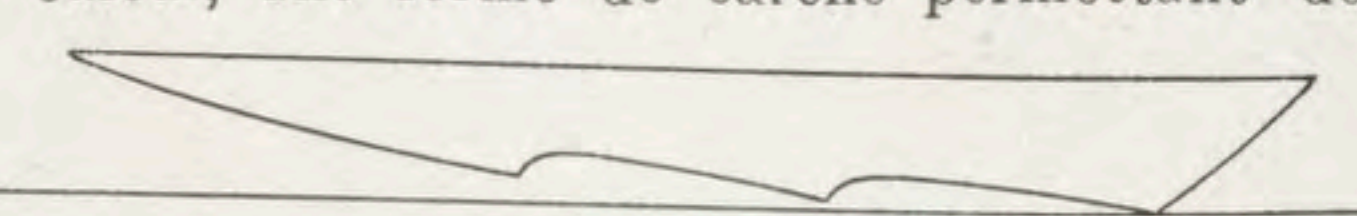
Or, en 1872, un pasteur anglais, le révérend Ramus, entreprenait des essais avec des coques composées de plans inclinés successifs, mues par un véritable moteur à réaction d'une énorme puissance (fusée fixée à l'arrière); la vitesse ainsi obtenue aurait atteint 120 kilomètres à l'heure.

A la suite de ces expériences Ramus estima son invention au point et décida de la soumettre à l'Amirauté anglaise, qui fit des essais dans le bassin du fameux W. Troude à Torquay. « Malheureusement, fait remarquer Alphonse Tellier, les expériences furent faites dans l'hypothèse que le déplacement de navire était considérable; on trouva ainsi que la vitesse à laquelle le navire devait marcher serait si considérable que toute application pratique était impossible. Et il ne vint pas à l'idée des expérimentateurs qu'un bateau ainsi fait et d'un faible déplacement pourrait planer, même à une faible vitesse... »

On verra ci-contre les schémas des deux modèles principaux de Ramus, le *Bisphénic* (coque en forme de double coin) et le *Polysphénic* (modèle ayant 3 plans au lieu de 2).

Quelques années plus tard, en 1877, Thornycroft prenait le brevet de la coque (fig. 3) dans lequel il prévoyait une injection d'air comprimé sous les fonds pour faciliter le soulèvement.

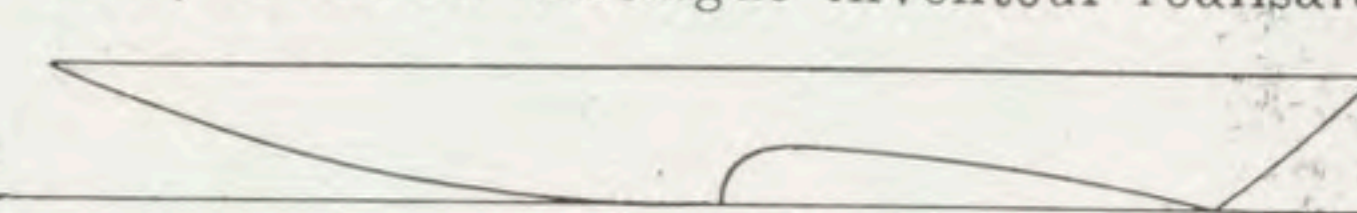
En 1881, Raoul Pictet déterminait, par le calcul, une forme de carène permettant de



Le Polysphénic.
Second modèle du Révérend Ramus.

transporter un poids donné avec le minimum de défense et le maximum de vitesse compatible. Il arrivait ainsi au schéma de la fig. 4.

Puis, dès 1885, le comte de Lambert entreprenait des recherches célèbres: en 1897, une de ses coques, pesant 300 kilogs et actionnée par un moteur à vapeur de 8 chevaux, atteignait en Tamise la vitesse de 33 kilom. à l'heure, résultat absolument remarquable. En 1905, le même distingué inventeur réalisait



Le Bisphénic.
Première réalisation d'hydroplane, proposée en 1872 par le Révérend Ramus à l'Amirauté anglaise.

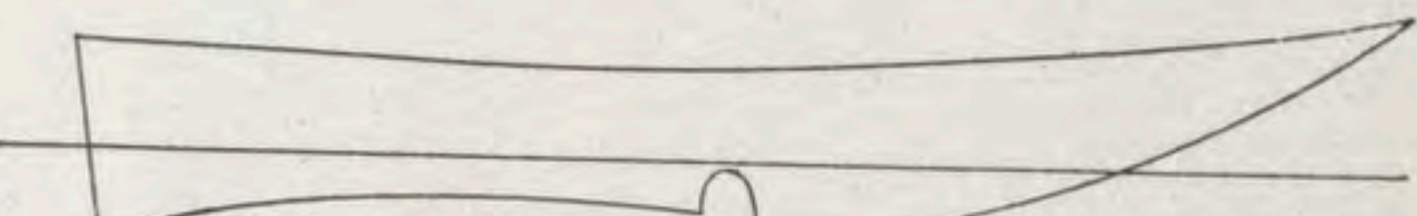
un glisseur pesant 800 kilos en ordre de marche, mû par un moteur de Dion-Bouton de 12 chevaux et atteignait ainsi 35 à l'heure.

Résultat encourageant, puisqu'à la même époque les racers du type courant exigeaient

au bas mot 40 chevaux pour réaliser la même vitesse. En 1906, un 60 chevaux était monté sur ce même glisseur, qui dépassait alors 50 à l'heure.

En 1904, Tellier fils et Gérard avaient pris un brevet sur la même question et, dès 1905, M. de Bonnemaison lançait son premier *Ricochet*, revivant ainsi le *Bisphénic* de Ramus. On connaît les succès du type *Ricochet*.

Puis, en 1907, Alphonse Tellier revenait à la charge et marquait la question de son empreinte. Il était conduit à la création de *La Rapière III*, hydroplane de 8 mètres, actionnée par un moteur Panhard 4 cylindres 155 X 170, développant 100 chevaux à 1.000 tours. Le bateau atteignit 58 kilomètres à l'heure, vi-

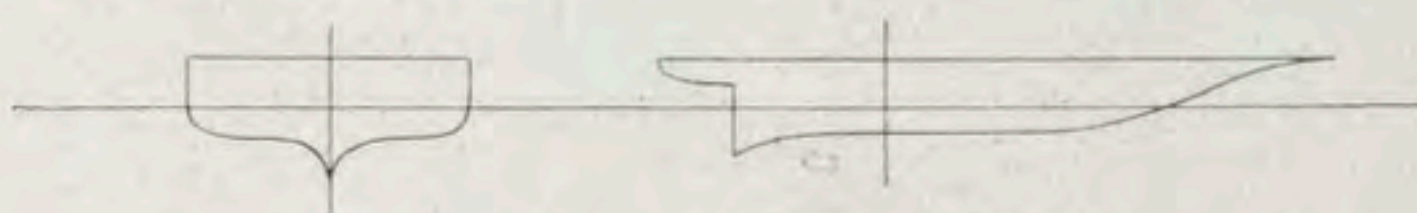


Premier hydroplane de Thornycroft (1877).

tesse à laquelle les réactions sur la coque étaient énormes, ce qui demanda un soin particulier dans l'établissement de la charpente.

Comme le *Bisphénic*, comme les *Ricochet*, la *Rapière IV* était une coque à redan, c'est-à-dire que le fond inférieur n'offrait pas une courbure uniforme et que la partie postérieure était en retrait par rapport à la partie antérieure. Le premier *Duc* de Despujols (celui de 1909, qui court cette année sous le nom de *Brasier-Despujols*) était également à redan.

On constata bien vite que ces coques à redan fatiguaient énormément, parce que le bateau accuse dans sa marche une succession de soulèvements et de retombées. Aussi s'est-



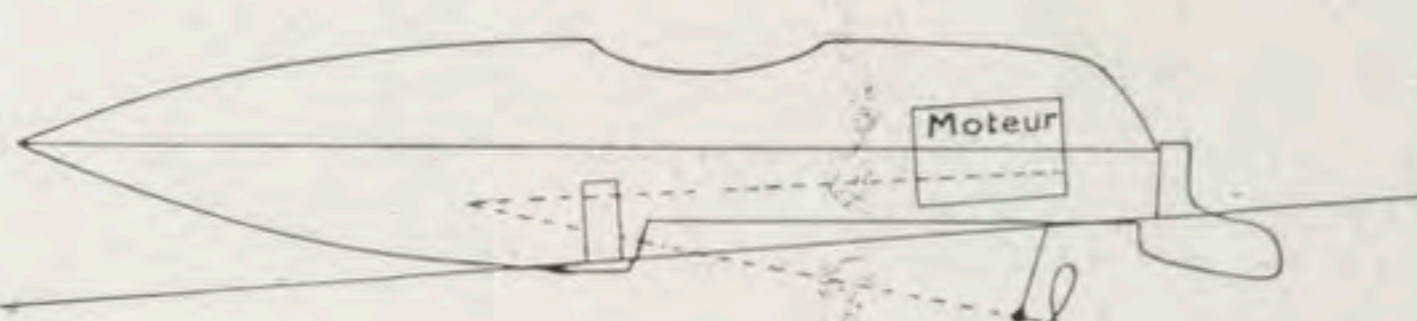
Hydroplane de Pictet (1881).

on attaché, pour 1910, à faire des coques sans redan, bonnes glisseuses. Il est hors de doute qu'avec le *Duc* (1910), Despujols y a parfaitement réussi. Le *Grégoire VIII* rentre également dans la même catégorie.

Cependant, dira-t-on, le *Duc* de 1909 a battu son cadet de 1910. Faut-il donc conclure à la supériorité des coques à redan? Ce serait bien surprenant.

N'oublions pas que les deux coques n'étaient pas pourvues du même moteur; le *Duc* de l'an dernier (*Brasier-Despujols*) avait un moteur plus puissant d'une trentaine de chevaux au bas mot, ce qui explique bien des choses.

Conclusion: le meeting de Monaco verra, chaque année, s'accuser de plus en plus la



La Rapière III.
Le célèbre hydroplane d'Alphonse Tellier (1907-1908.)

valeur-vitesse des coques hydroplanes, ou plutôt glisseuses et ricocheuses. Mais est-ce bien là le but à souhaiter? J'applaudis sportivement aux succès et aux trouvailles des Tellier et des Despujols; mais je crois que, commercialement, les Anglais sont dans une voie meilleure. La première qualité d'une coque est d'être marine, dût-on sacrifier pour cela sur le rendement, et c'est une nécessité inéluctable. Mais l'hydroplane n'est pas stable.

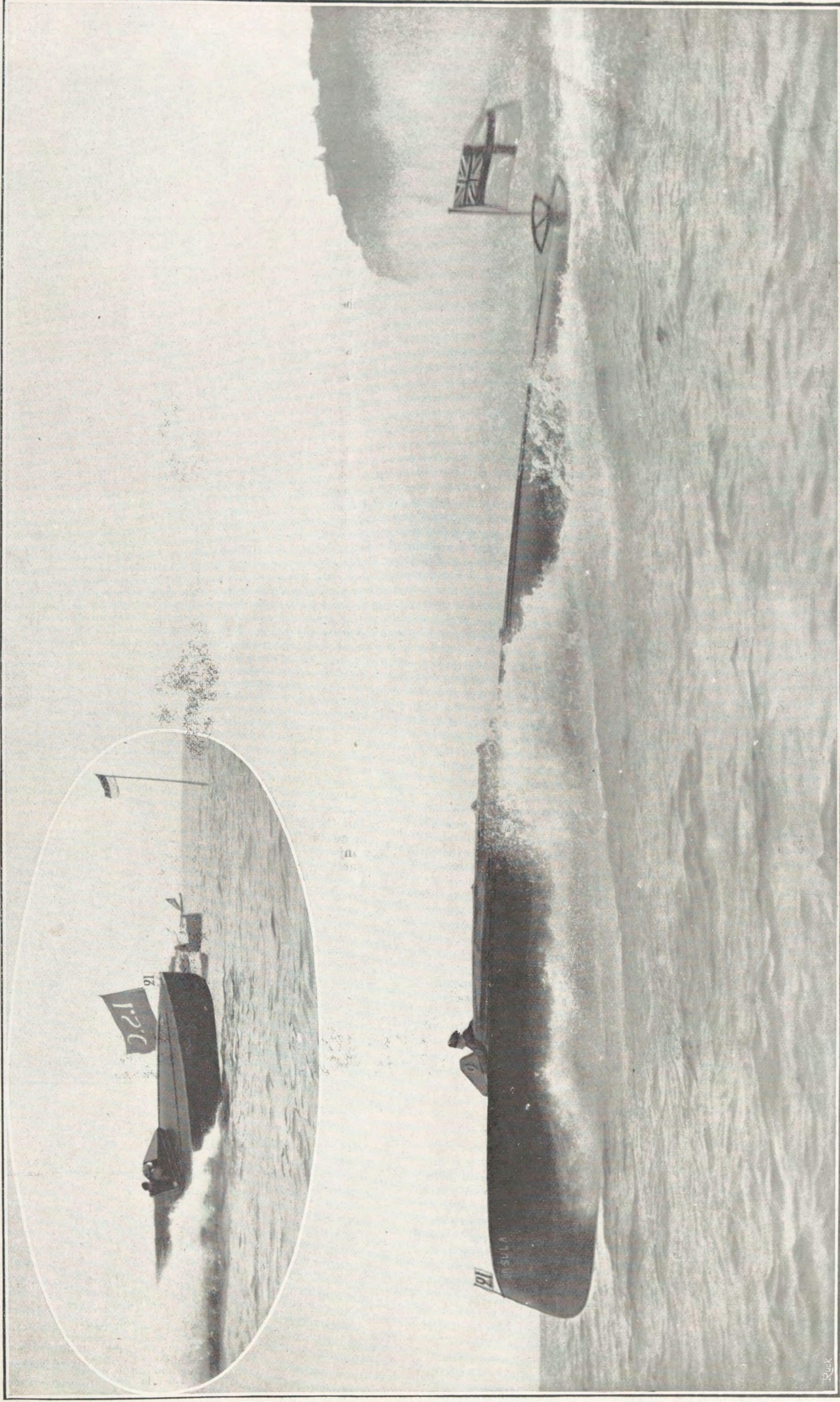
Quant à l'hydroplane pur, c'est une autre affaire. On ne l'a pas vu encore à Monaco, c'est vrai; mais le jour où on s'y mettra, il aura vite pris l'avantage sur sa rivale.

C. FAROUX.

La Vie au Grand Air

Clichés de notre envoyé spécial.

AU MEETING DE CANOTS AUTOMOBILES DE MONACO



L'URSULA REMPORTE LA COUPE DES NATIONS

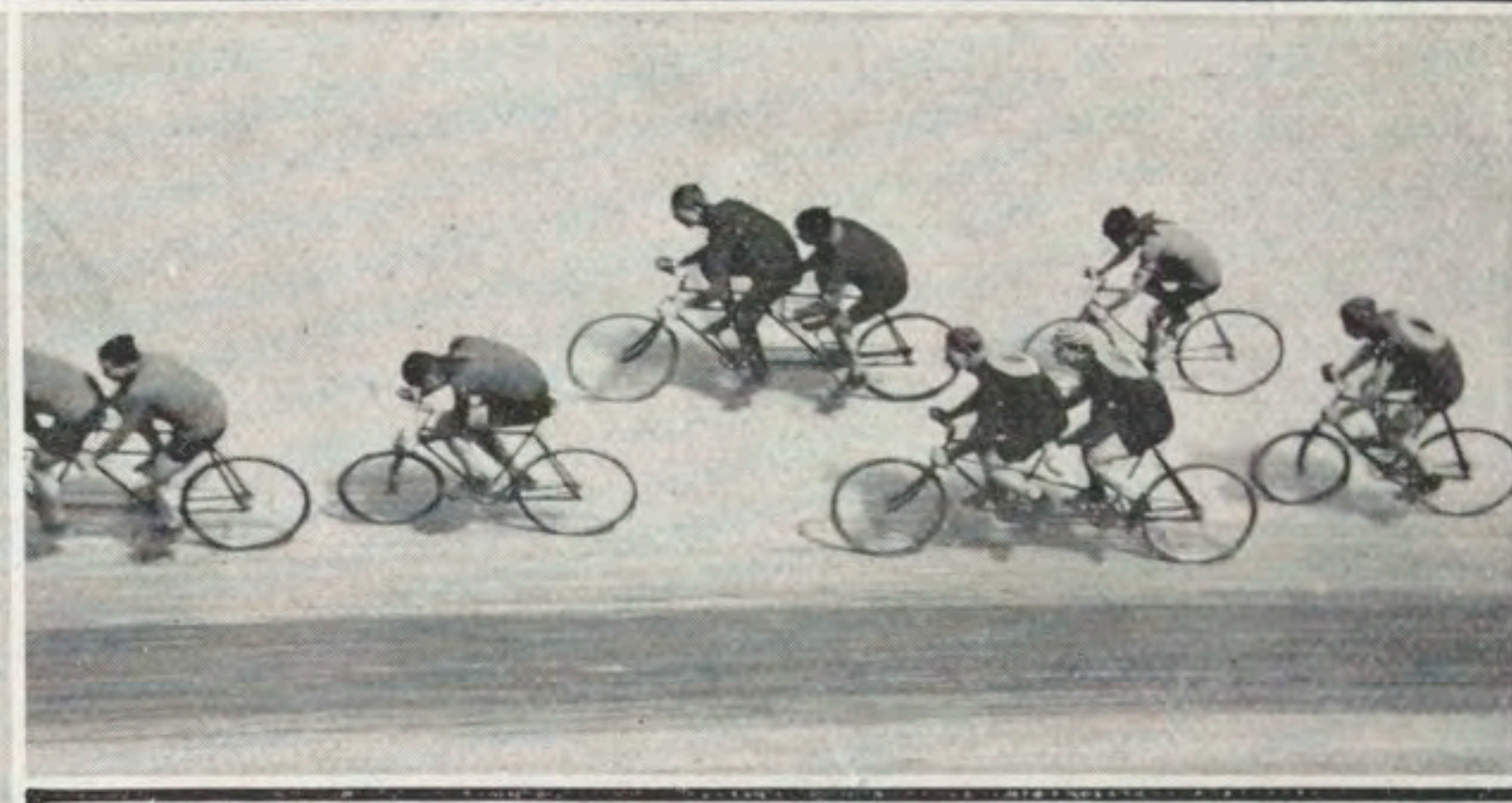
La Coupe des Nations, au meeting de Monaco, est restée à l'Angleterre. C'est le racer du duc de Westminster, l'Ursula, qui a remporté à nouveau le trophée du Ministre de la Marine, battant — et de loin — tous les records du monde pour tout navire. Il couvrit les 100 kilomètres du parcours en 1 h. 26 m. 59 s. 2/5, soit à 68 kilom. 976 de moyenne à l'heure. Le Brasier-Despujols finissait second en 1 h. 34 m. 46 s. 2/5. (Détail technique de l'Ursula : magnéto Bosch.)



1^{er} départ de Paris-Menin, 306 km, gagné par Vanhouwaert, en 10 h. 42 m. 37.



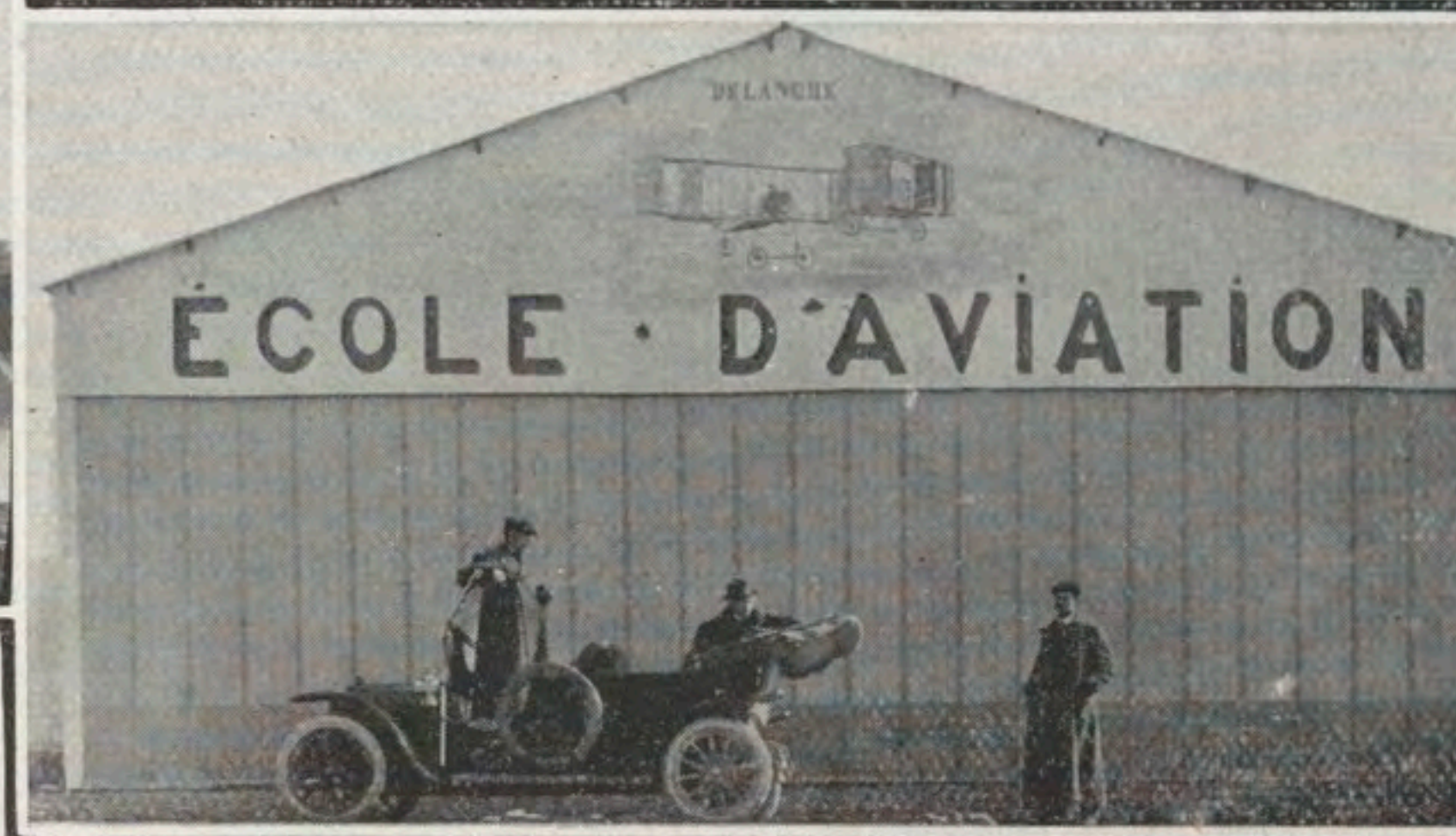
Le Coupe Brasier offerte pour le meeting de Provence.



Les 100 kil. derrière tandems, gagnés au Vélodrome d'Hiver par Cornet, à 15 tours devant Lapize.



L'A. S. Française, qui a triomphé du R. C. de Calais par 8 buts à 2.



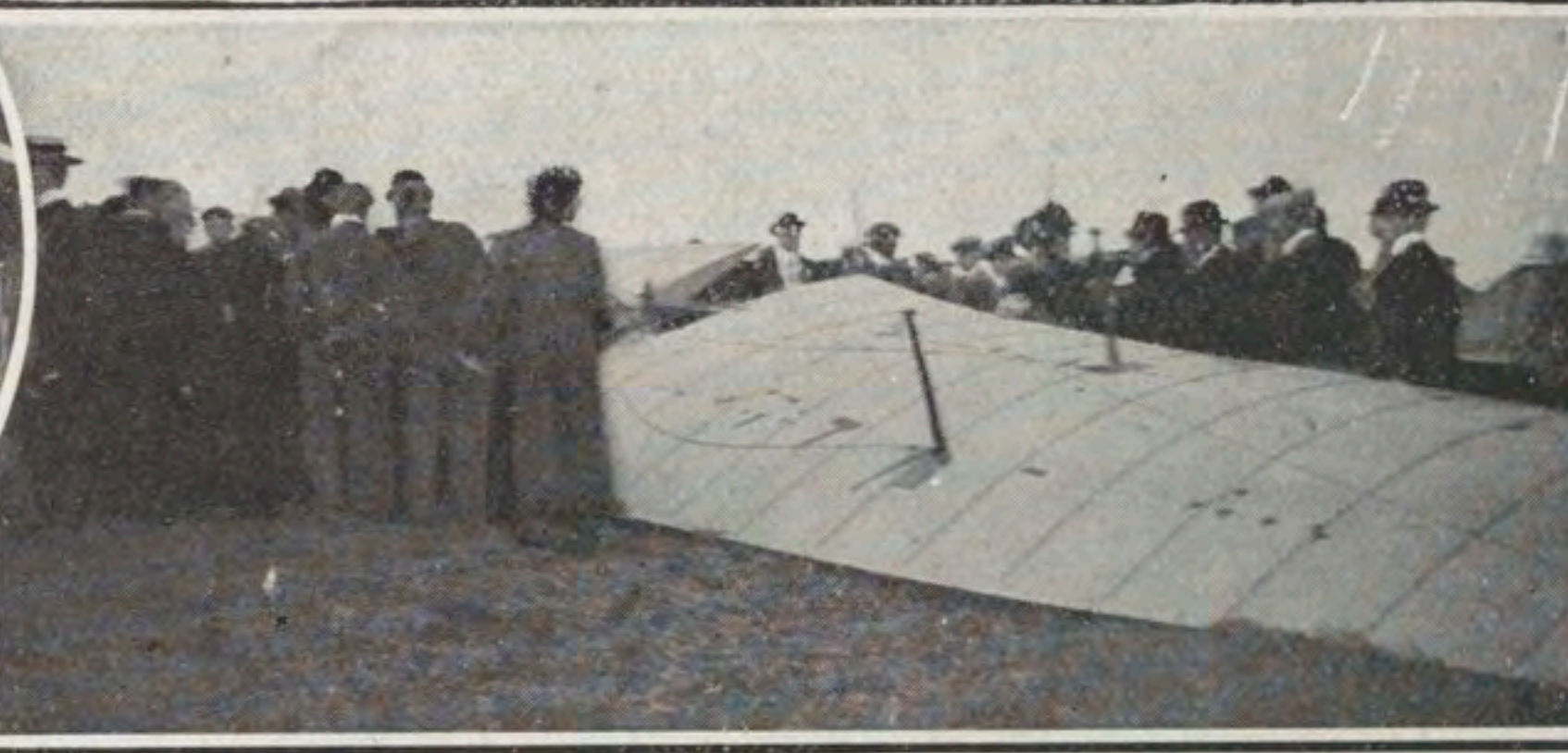
L'école de pilotes de de Langhe, le vainqueur du Prix de la Commission Sportive de 1907.



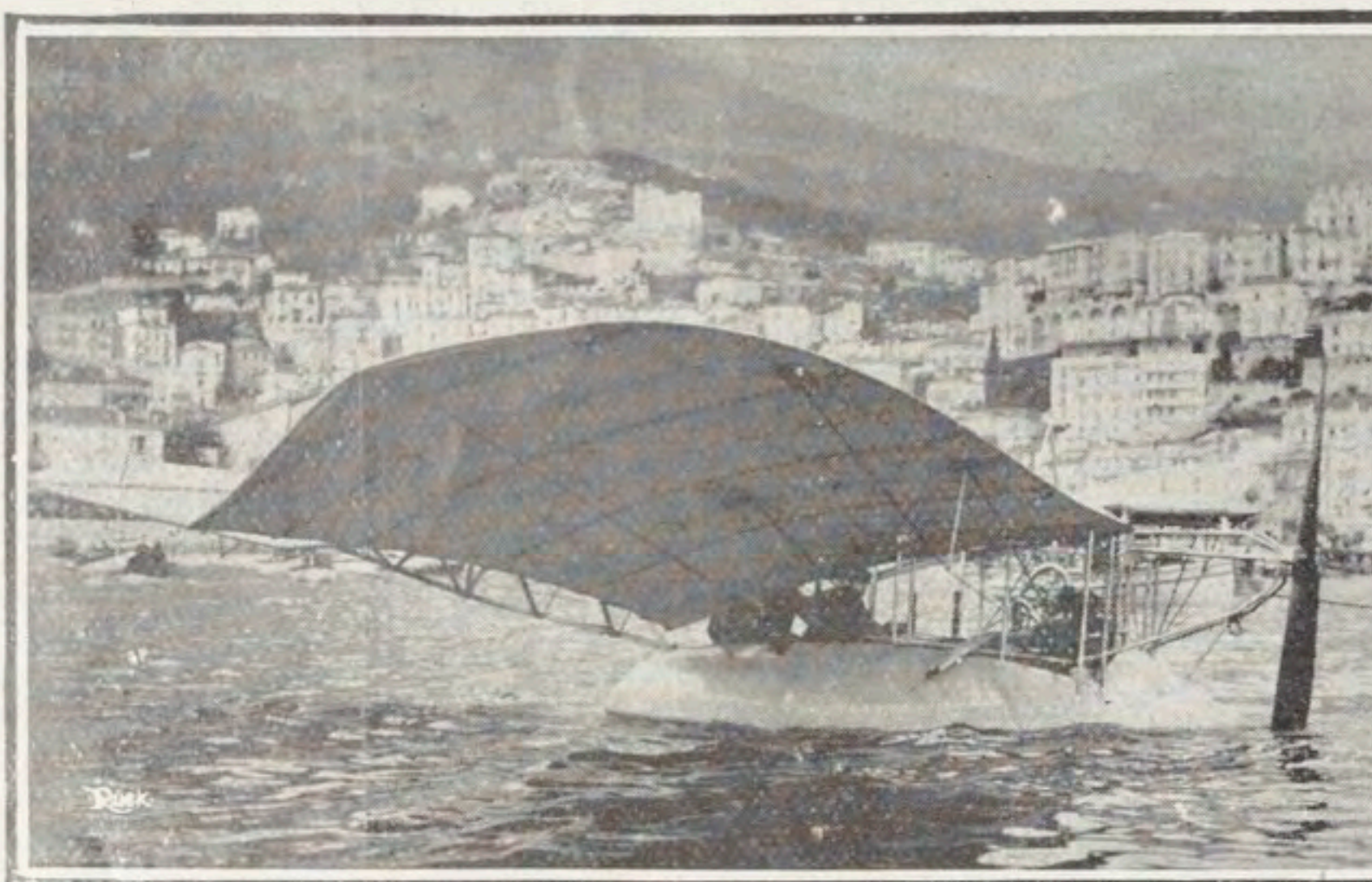
Match de foot-ball disputé à Alger : une équipe anglaise bat l'équipe algérienne.



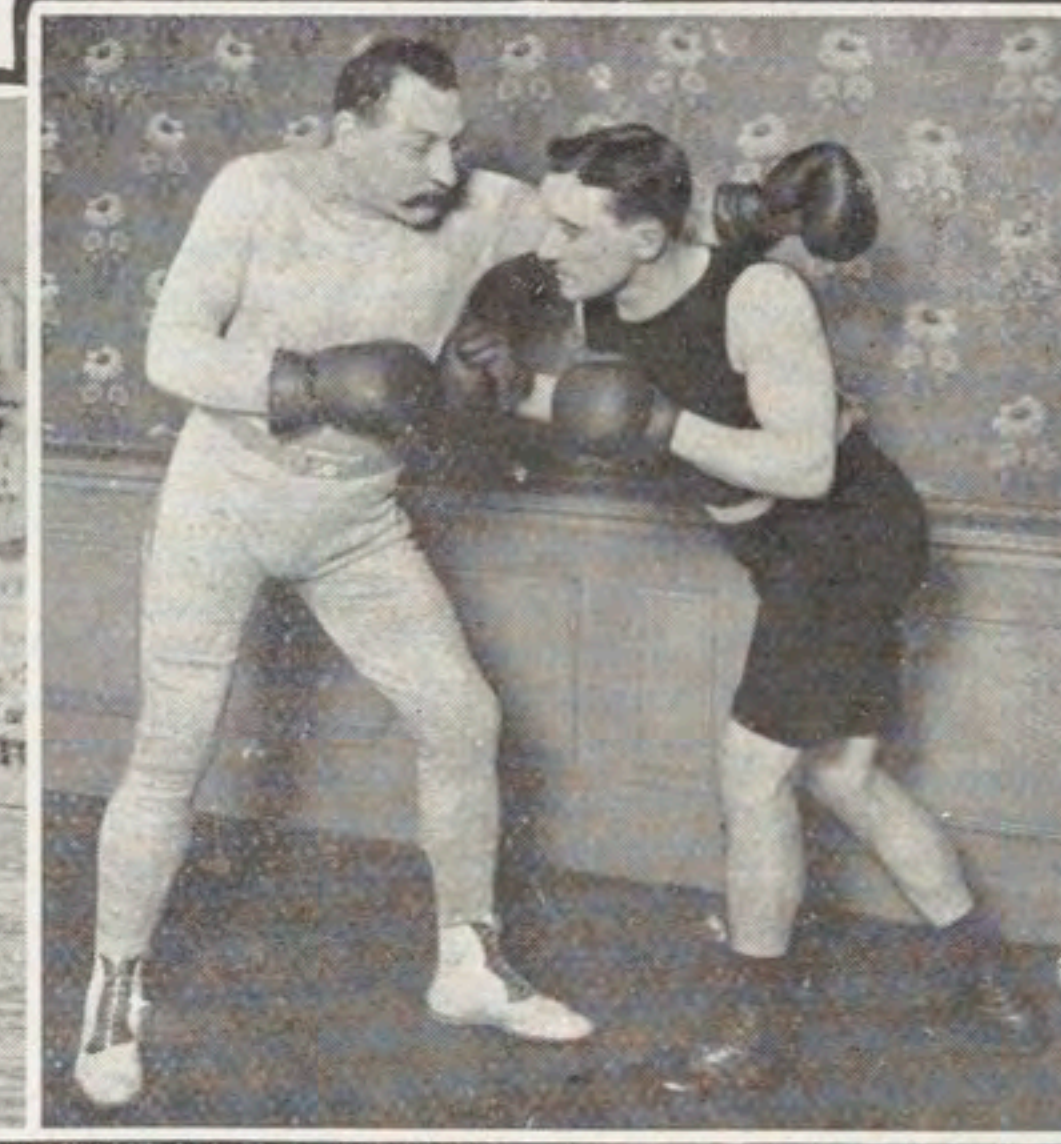
Le départ de la course cycliste Toulouse-Castelnaudary.



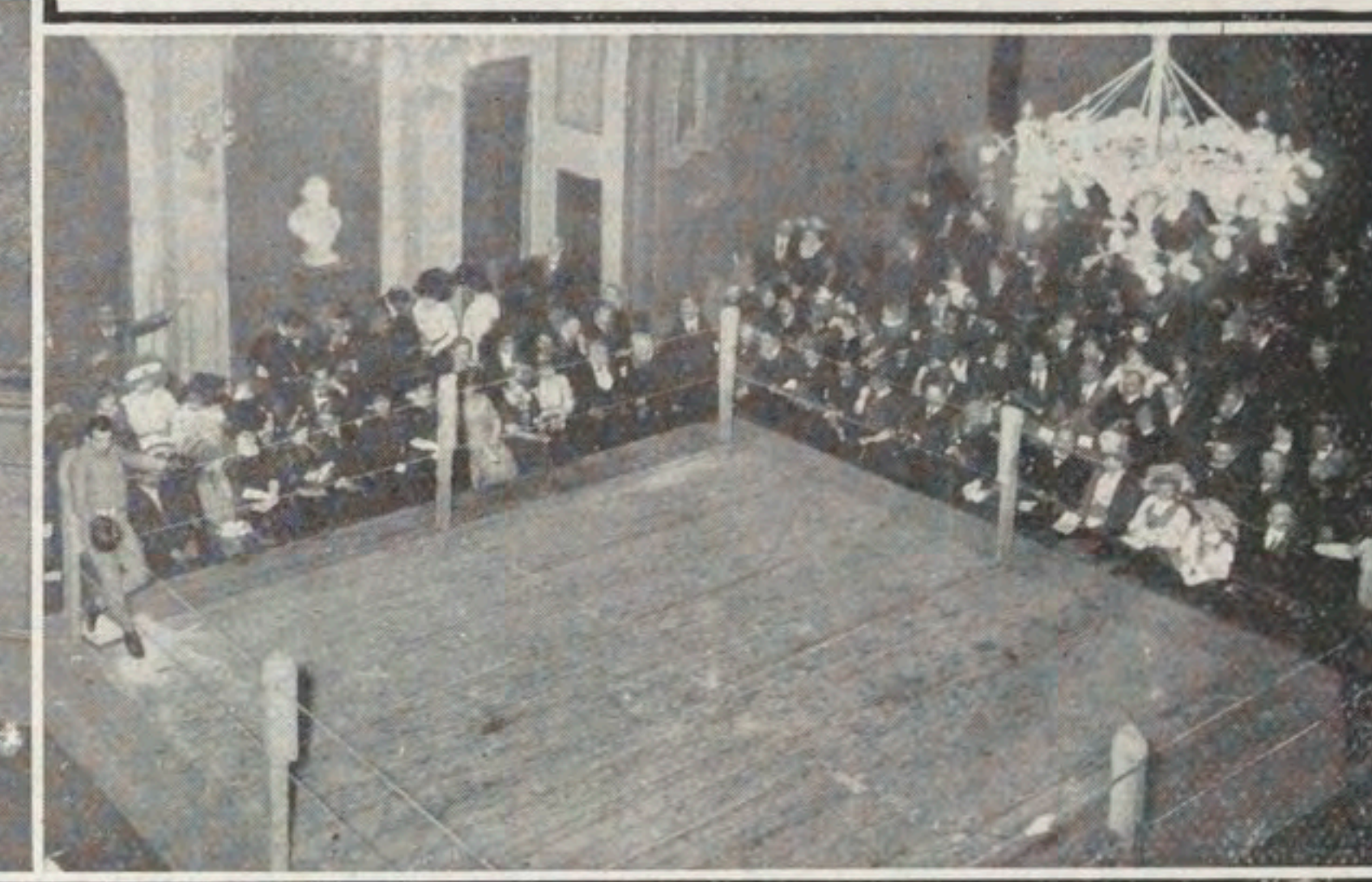
Le capitaine Bailly, qui s'entraîne à Biarritz, tombe sans mal et brise son appareil.



Canot monoplan qui vient de faire des essais à Monaco, mais ne s'est pas envolé.



Le maître Charlemont faisant une démonstration de boxe anglaise avec son prévôt Petit.



L'assaut annuel de la salle Charlemont donné à la Salle des Ingénieurs avec un brillant succès.

Principaux Résultats sportifs du 11 au 17 Avril

AÉRONAUTIQUE

VENDREDI 15 AVRIL. — Meeting de Nice. — Effimoff couvre 130 kil. en aéroplane, Chavez 105 kil. 508, Van den Born 87 kil. 508.

SAMEDI 16 AVRIL. — Meeting de Nice. — Effimoff effectue plusieurs vols couvrant une distance totale de 139 kilomètres 232 mètres.

DIMANCHE 17 AVRIL. — Meeting de Nice. — Van den Born vole pendant 1 h. 58 m. 18 s. 1/5, couvrant 87 kilomètres 508 mètres.

ATHLÉTISME

SAMEDI 16 AVRIL. — Boxe. — Cirque de Paris. — Bert Keyes fait match nul avec Darky Haley; Sam Mac Vea est vainqueur de Jim Stewart, pour qui on jette l'éponge au sixième round.

DIMANCHE 17 AVRIL. — Football rugby. — Parc des Princes. — Le Football-Club de Lyon gagne le Championnat de France de rugby, battant le Stade Bordelais par 13 points à 8.

AUTOMOBILE

VENDREDI 15 AVRIL. — Monaco. — Coupe de S. A. S. le prince de Monaco (cruisers, mille marin départ arrêté, et kilomètre lancé) : 1. Cocorico, en 3 m. 40 s. 1/5; 2. Mors-Calypso; 3. Nautilus-Aga VI. — Coupe de S. A. S. le prince Monaco (racers) : 1. Brasier-Despujols, en 2 m. 20 s. 4/5.

CYCLISME

DIMANCHE 17 AVRIL. — La course Paris-Menin est gagnée par Vanhouwaert, en 10 h. 29 m.

DIMANCHE 17 AVRIL. — Vélodrome d'hiver. — Course scratch (1.000 mètres) : 1. Delaye; 2. P. Didier; 3. Moretti. Temps : 1 m. 36 s. 4/5. — Prix Cottreau (100 kilomètres derrière tandems) : 1. Cornet, en 2 h. 6 m. 58 s. 2/5; 2. Lapize à 16 tours; 3. Combes à 18 tours.

HIPPISME

JEUDI 14 AVRIL. — Auteuil. — Prix d'Achères (steeple handicap, 4.200 mètres, 10.000 francs) : 1. M. Mac Cann, à M. J. E. Widener (F. Taylor); 2. Golden Pheasant; 3. M. Mo-

nestyr. — P. M. : gag. 290 francs; pl. 38 fr. 50, 15 fr. 50, 18 fr. 50.

VENDREDI 15 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — Prix Eugène Adam (2.000 mètres, 50.000 francs) : 1. Lieutel, à M. Henriquet (O'Neil); 2. Chulo; 3. Bereuse. — P. M. : gag. 17 fr.; pl. : 28 fr. 50, 13 fr. 50.

DIMANCHE 17 AVRIL. — Longchamp. — Prix de Guiche (1.000 mètres, 7.000 francs) : 1. Nuage, à Mme Cheremetoff (Ch. Childs); 2. Messidor III; 3. Kildare II. — P. M. : gag. 17 fr. 50; pl. 13 francs, 14 fr. 50.

Prix Hocquart (2.400 mètres, 30.000 francs) : 1. My Star, à M. de Rothschild (Barat); 2. Orberose; 3. Superfin. — P. M. : gag. 38 fr. 50; pl. 16 francs, 16 francs, 23 fr. 50.

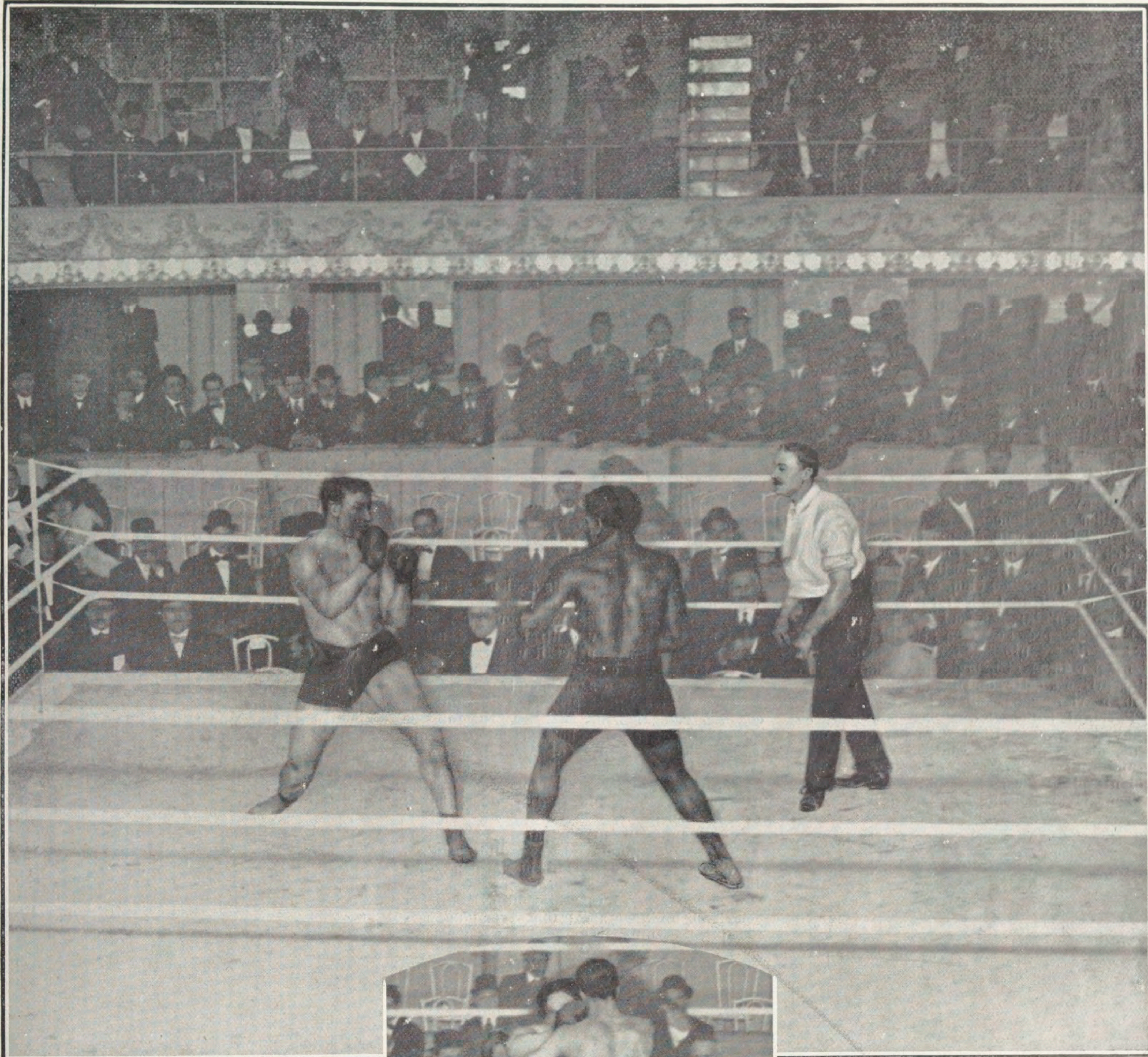
La Maison Michelin vient d'éditer à 70.000 exemplaires la 11^e édition de son « Guide pour la France ».

Les automobilistes y trouveront tous les renseignements nécessaires à la préparation et à l'accomplissement d'un voyage.

Le « Guide Michelin » est offert gracieusement à tout automobiliste par les stockistes Michelin.

SAM MAC VEA TOUJOURS VAINQUEUR

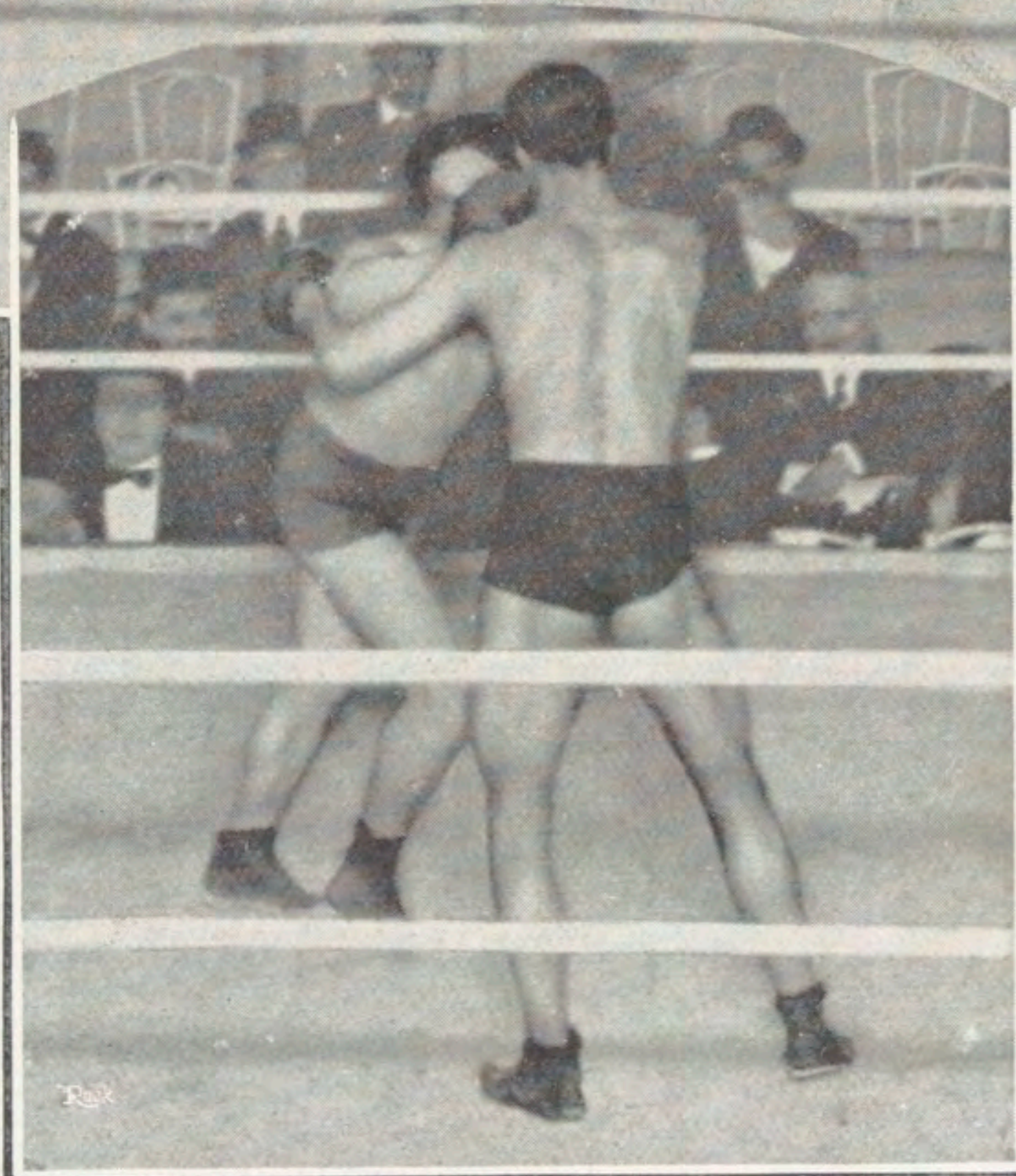
Saméti dernier, Sam Mac Vea a réussi à triompher de Jim Stewart après lui avoir déchiré la figure



Le match Mac Vea

L'invincible nègre Sam Mac Vea a triomphé de Jim Stewart malgré la merveilleuse

Le match des deux Lewis qui se disputera ce soir, au Cirque de Paris, attirera tous les amateurs de belle et fine boxe. Celui de Sam Mac Vea contre Jim Stewart s'adressait plutôt à ceux qui aiment la brutalité. Sam a obligé les seconds de Jim à jeter l'éponge au cours du sixième round, mais celui-ci parvint cependant à mettre le nègre en difficulté à plusieurs reprises. C'est un homme qui a besoin de progresser encore un peu (il n'a que 22 ans); il peut le faire et dans trois ou quatre ans, il sera peut-être champion du monde. Il a l'étoffe d'un second Jeffries. Jamais on a assisté à spectacle plus lamentable qu'à celui offert par le visage ensanglanté du pauvre Jim: il perdait le sang à flots, sous l'œil droit il avait une plaie béante de trois centimètres de large, son front était cisailé, l'arcade sourcilière également.



Les débuts de Bert Keyes

Bert Keyes, le fameux poids léger américain, fait match nul avec l'Anglais Darkey Haley, qui avait l'avantage aux points.

Jim Stewart

résistance et le splendide courage du blanc, dont les seconds jetèrent l'éponge au 6^e round.

Les débuts de Bert Keyes n'ont pas été concluants. Ce poids léger extraordinaire est un in-fighter, malhabile au combat à distance. C'est un *battling* auquel 10 rounds ne suffisent pas. Il lui faudrait des matches de 20 à 25 reprises.

Regrettons que le docteur Phélan s'obstine à employer des montres pour compter les coups. Outre que cette innovation est absolument antisportive, en séparant trop brusquement les combattants, l'arbitre pourrait provoquer des accidents avec ses ustensiles.

Un critérium de boxe se dispute en ce moment dans un établissement parisien. Nous avons déjà dit notre façon de penser sur ces épreuves, qui ont tué irrémédiablement la lutte en la faisant sombrer dans le ridicule. Pour aujourd'hui, nous nous contentons de crier: «Casse-cou!».

JACQUES MORTANE.

LYON EST CHAMPION DE FRANCE

Après une partie émouvante au possible, Lyon triomphe enfin des éternels champions de France par 13 points à 8.

Nous avons demandé aux deux capitaines des équipes en présence, dans le Championnat de France de football rugby de nous donner les impressions que leur a suggéré à l'un la victoire, à l'autre la défaite.

Et nous avons le plaisir de publier deux articles l'un de Bavozet, l'autre de Leuvielle.

Ce que pense Bavozet. Enfin, ça y est! excusez-moi de ne pas trouver une formule plus brillante, mais je suis encore sous l'émotion de notre victoire et c'est la seule qui me vienne à l'esprit. Vraiment, nous méritons bien, à Lyon, l'honneur de remporter le Championnat de France. Y avait-il assez longtemps, qu'avec un sourire un peu moqueur, les compétences disaient de nous : « Lyon, oui; une bonne petite équipe... avec beaucoup de travail et de chance, elle pourrait arriver à devenir un outsider dangereux ».

Nous avons travaillé en effet. Modestement, sans envoyer aux journaux des communiqués tapageurs, nous nous sommes efforcés d'améliorer notre forme, toujours et encore. Le résultat, vous le voyez. Il y a quinze jours nous battions le Racing. Il est vrai que, bien qu'un peu surpris, le monde des sports s'écriait : « Bah! c'est la veine, un coup de chance... et puis, battre le Racing... »

Nous avons laissé dire et avons continué à travailler en silence.

Mais, laissons cela et parlons un peu du match de dimanche. De tous côtés on établissait pour nous des pronostics lamentables et un essai à quatre ou cinq, était tout ce qu'on nous accordait, contre les farouches Bordelais. Eh bien, je n'étais pas tout à fait de cet avis.

En effet, après l'examen attentif et impartial des deux équipes de Bordeaux et de Lyon, ligne par ligne et homme par homme, j'en étais arrivé à cette conclusion, qu'en somme, nous n'avions pas besoin de trembler.

Pourtant, je pensais qu'un essai de différence pouvait favoriser Bordeaux : Bordeaux possède, en effet, malgré tout, aux heures de grandes luttes suprêmes, une confiance et une volonté admirables.

Tout devait dépendre de nos avants. S'ils



Un beau plaquage.

Au moment où il allait filer en touche, le Lyonnais s'est fait plaquer aux jambes par Monnier.

étaient assez puissants, s'ils avaient assez de cohésion et de cœur pour mettre en échec les formidables Bordelais, nous pouvions, nous devions espérer. Si, au contraire, notre mêlée ne tenait pas, Bordeaux était une fois encore champion de France.

Et bien, mes avants ont bien travaillé.

Quant à nos lignes arrières, elles ont été excellentes également. Avec un peu moins de brio pourtant, encore que Martin eût d'admirables moments, elles ont merveilleusement accompli ce que j'attendais d'elles.

Parmi mes arrières, je crois que Martin, Debayeux et Fauchaux, se distinguèrent tout spécialement.

J'ai même été surpris par la façon dont Fauchaux se tira du poste si difficile d'arrière, poste qu'il occupe depuis si peu longtemps.

D'ailleurs, je le répète, toute l'équipe a joué avec un cœur admirable, avec une énergie qui, pas un instant ne s'est démentie.

Inutile de vous dire, n'est-ce pas, à quel point j'en suis heureux et fier, et combien nous allons travailler maintenant pour tâcher de conserver, s'il se peut, cette bienheureuse coupe du championnat, qui nous fut si longtemps inaccessible.

BAVOZET.

Ce que dit Leuvielle. La première fois que j'ai eu le plaisir d'écrire pour les lecteurs de la Vie au Grand Air, c'était après notre victoire sur le Stade Français. Aujourd'hui, le sort en décide autrement et il me faut vous parler d'un match que nous avions à cœur de gagner plus que tout autre et qu'hélas, nous avons perdu.

Si je dois jamais écrire une troisième fois dans votre journal, ce sera, je l'espère, pour y conter comment, après une éclipse d'une année, nous avons à nouveau conquis de haute lutte le Championnat de France.

En attendant, nous n'en sommes pas là et il me faut vous entretenir de notre défaite.

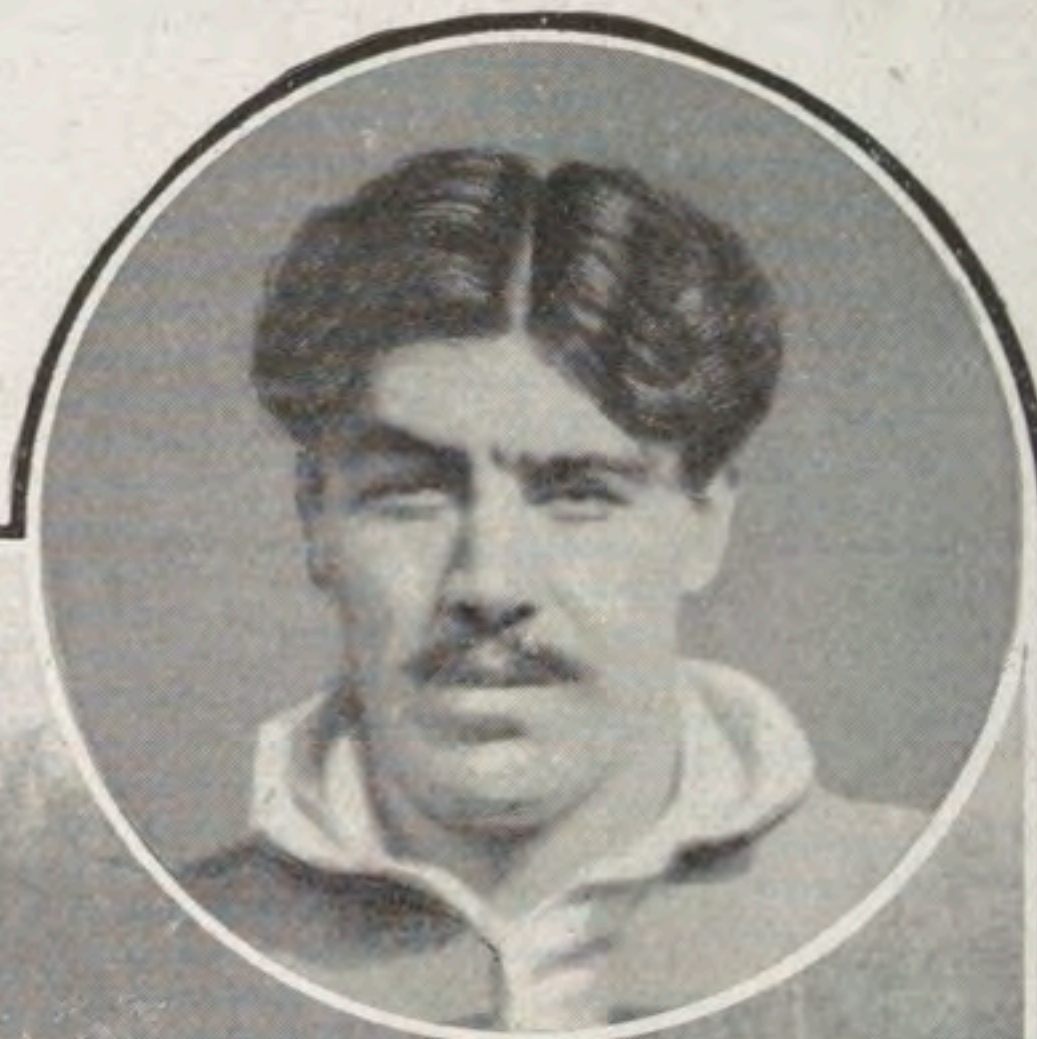
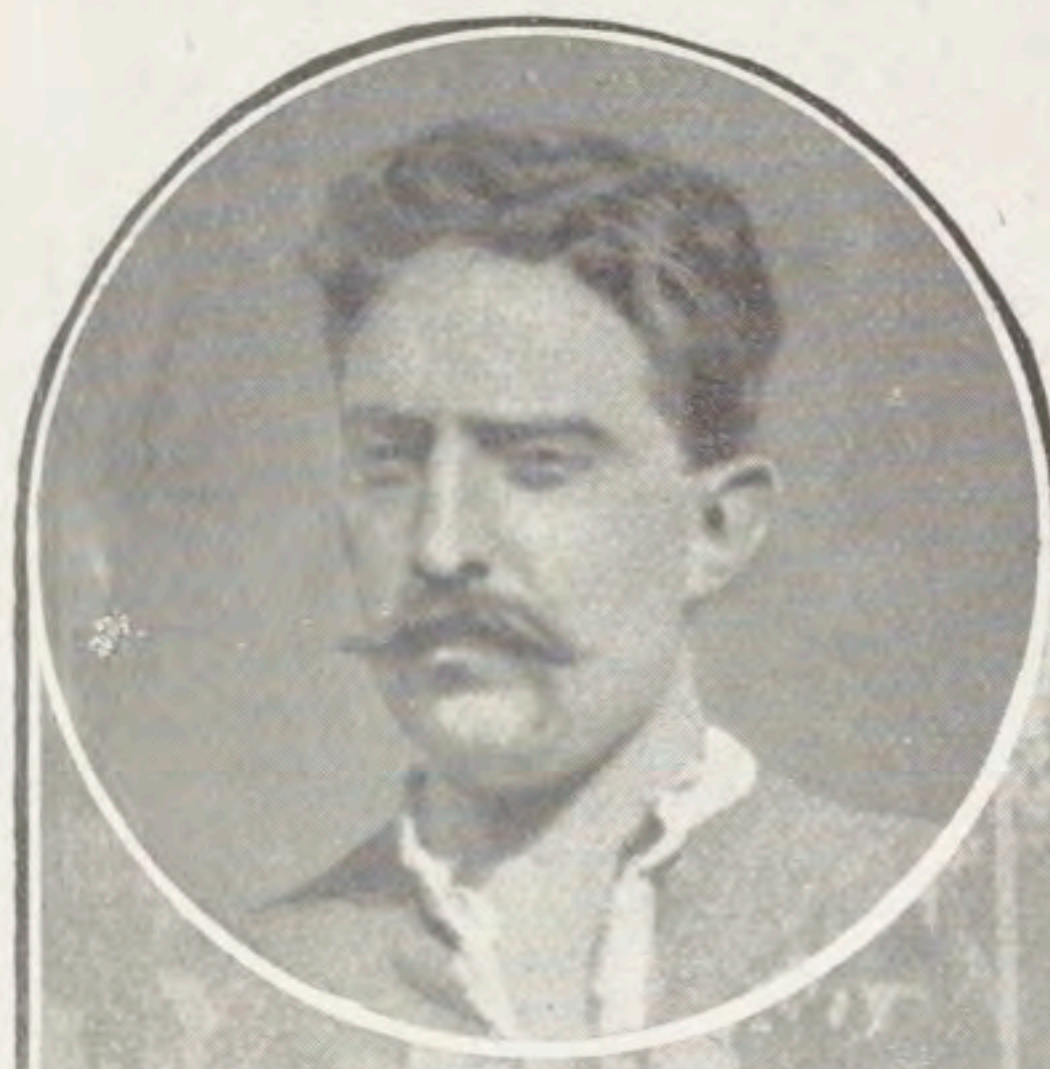
Je vous en préviens, ne vous attendez pas à ce que j'essaie de pallier notre défaite en invoquant la fatigue du voyage, un arbitrage défectueux ou toute autre raison. Nous avons été battus, parce que Lyon a mieux joué que nous, un point, c'est tout.

Si cela ne vous suffit pas, j'ajouterai que notre ligne d'avants, bien inférieure à ce qu'elle est d'habitude, ne sut pas imposer notre jeu à l'adversaire, ne put pas s'assurer le ballon en mêlée aussi souvent qu'elle l'aurait dû, et joua avec beaucoup moins de « furia » que nos adversaires.

Quant à nos trois-quarts, non, vraiment, ils n'ont pas été à la hauteur. Il est vrai que mes deux centres, Perrens et Bruneau étaient blessés, et que cela enlevait à ma ligne beaucoup d'allant, mais enfin ils auraient pu se placer avec une science un peu plus parfaite du jeu de trois-quart et arrêter un peu plus efficacement les charges de l'ennemi.

Voilà tout ce que je puis vous dire. Vous m'excuserez de ne pas être plus loquace, mais, les grandes douleurs sont muettes.

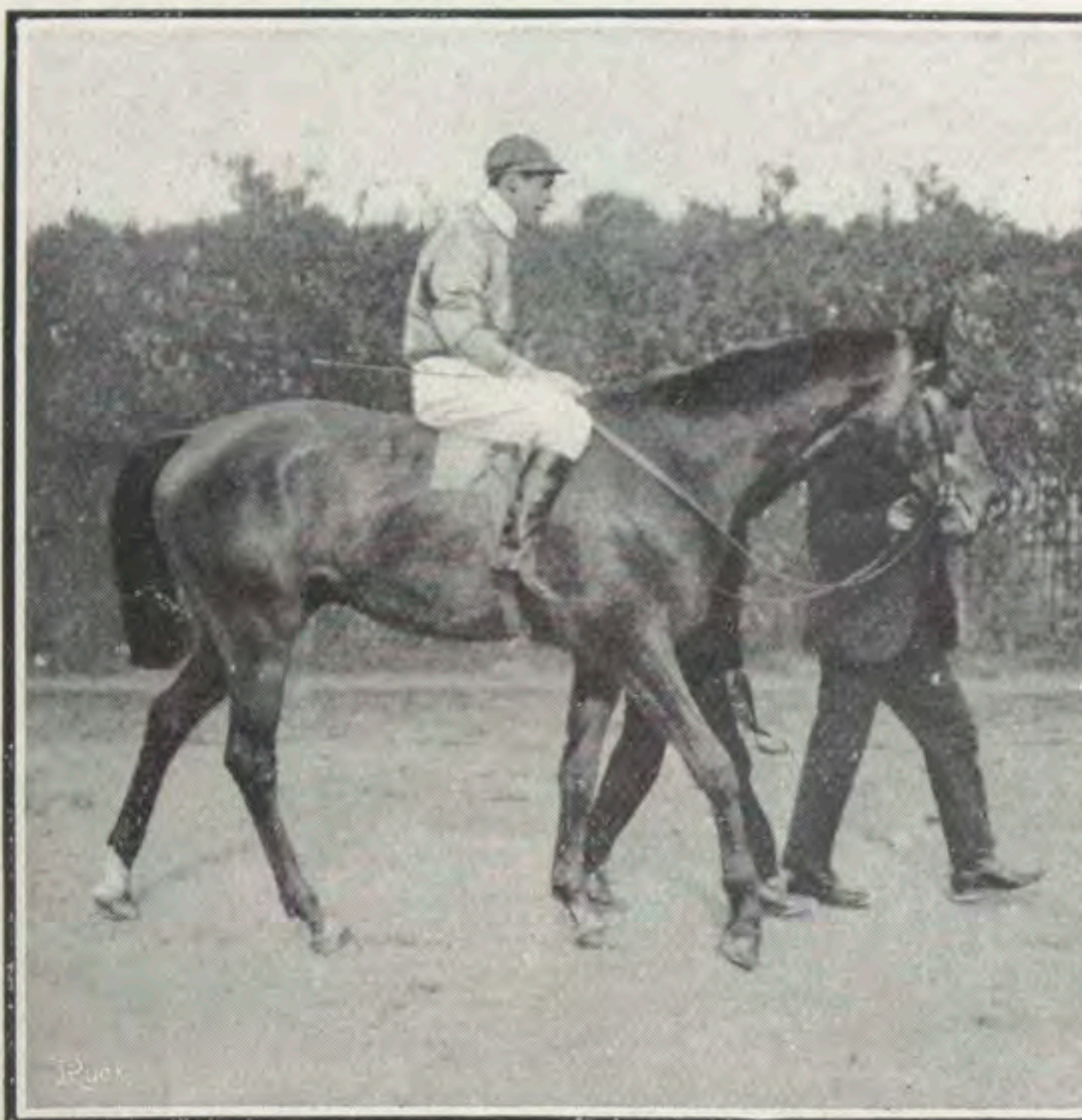
LEUVIELLE.



Lyon l'échappe de peu.

Le demi Lyonnais Martin sur sa ligne de but, fortement menacée par Bordeaux, s'empare du ballon et va dégager son camp après avoir échappé à un plaquage de Monnier. — A gauche, Bavozet, capitaine de Lyon. A droite, Leuvielle, capitaine de Bordeaux.

Les Chevaux de trois ans et leurs Aînés



Kildare II.

Le trois ans, Kildare II, dont les gains totalisés n'atteignaient pas 15.000 francs, remportait le Grand Prix de Nice.



Combronde.

La pouliche de trois ans, Combronde, a battu dans le Prix Perplexité le poulain de quatre ans, Lama, de 2 longueurs 1/2.



Cham.

Le trois ans, Cham, qui avait gagné un prix de 20.000 francs, ne se plaçait pas dans le Grand Prix de Nice.

La génération des trois ans est-elle aussi faible que certains le déclarent ? Notre collaborateur étudie la question et tire des conclusions d'après les résultats des courses de Nice et de la région parisienne.

La génération de 1907 a une mauvaise presse : elle serait nettement inférieure aux productions précédentes. L'opinion jusqu'à présent est unanime sur ce point et, à l'heure où j'écris, pas une voix ne s'est encore élevée pour la défendre ni même pour évoquer la périlleuse témérité des jugements hâtifs. Sa médiocrité ressortirait, aux dires de chacun, des multiples défaites qu'auraient subi ses représentants dans leurs rencontres avec leurs aînés.

Il m'a paru intéressant de rechercher si cette condamnation était justifiée en examinant les résultats des courses disputées à Nice et dans la région parisienne depuis le jour de la réouverture jusqu'au 10 avril inclus, soit pendant le premier mois de la saison.

Au cours de cette période, quarante-deux épreuves étaient ouvertes aux chevaux de trois ans et à ceux de quatre ans et au-dessus : dix-sept d'entre elles ont été gagnées par les jeunes ; les aînés ont donc huit victoires de plus à leur actif. Mais il convient de noter tout d'abord que des trois cent cinquante-deux concurrents qui ont pris part à ces quarante-deux épreuves, cent soixante-sept étaient âgés de trois ans et cent quatre-vingt-cinq de quatre ans et au-dessus. Il importe ensuite de remarquer que les conclusions à tirer des résultats des prix à réclamer et des handicaps ont une valeur très relative : en éliminant ce genre de courses, nous ne restons plus en présence que de dix-neuf épreuves disputées par cent quarante-cinq produits dont soixante-six âgés de trois ans et soixante-neuf âgés de quatre ans et au-dessus. De ces dix-neuf épreuves, sept seulement ont été gagnées par les jeunes chevaux : ce sont les prix du Bas-Meudon, de l'International Sporting-Club, de Provence, le Grand Prix de Nice, les Prix de la Tuilerie, de Fougere et Perplexité.

Les conditions du Prix du Bas-Meudon stipulent « pour chevaux de trois ans et au-dessus n'ayant jamais gagné, handicaps inférieurs à 10.000 fr. exceptés ». D'une manière générale il est impossible d'attacher une grande signification à la victoire d'un trois ans remportée avec de telles clauses : quelle valeur attribuer en effet aux produits qui atteignent leur quatrième année sans avoir jamais gagné ? Mais, ce printemps, le fait pour la génération de 1907 d'avoir pris dans cette course les quatre premières places offre d'autant moins d'importance qu'elle comptait huit représentants contre un seul cheval âgé.

Dans le Prix de l'International Sporting-Club, les concurrents doivent porter à trois

ans 51 kilogs et à quatre ans et au-dessus 59 kilogs, si d'après le jeu des surcharges prévues par les rédacteurs du programme ils n'ont gagné ni un prix de 4.000 fr. l'année de la course, ni un prix de 10.000 fr. l'année précédente ; ces poids doivent être diminués de 2 kilogs ou de 5 kilogs pour les chevaux mis à réclamer moyennant 20.000 fr. ou 10.000 fr. Le 17 mars dernier, le lot des quatorze partants, qui se rangèrent sous les ordres du starter de Nice, comprenait cinq trois ans dont deux prirent la première et la quatrième place, en portant 51 kilogs, c'est-à-dire en échappant à toute surcharge, mais en ne bénéficiant par contre d'aucune remise de poids. Les deux chevaux âgés, qui arrivèrent deuxième et troisième en portant 54 kilogs, évitaient également toute surcharge ; en revanche, mis à réclamer pour 10.000 fr. (le montant du prix s'élevant à 21.750 fr.), ils jouissaient de la remise de poids de 5 kilogs, afférente à ce taux de réclamation. On se trouve donc en présence de quatre chevaux dont la qualification, d'après le montant de leurs gains, est identique. Les chevaux âgés sont estimés par leurs propriétaires valoir 31.750 fr. et ils sont respectivement battus d'une longueur et demie et de trois longueurs par un de leurs cadets, à un écart de 3 kilogs, sur un parcours de 1.500 mètres, alors que l'écart normal de poids à cette époque et sur cette distance est de 7 kilogs entre les produits de trois ans et ceux de quatre ans et de 8 kilogs entre les produits de trois ans et ceux de cinq ans et au-dessus.

N'étaient admis à prendre part au Prix de Provence que les chevaux nés et élevés dans l'ancienne division du Midi ou dans l'ancienne circonscription de l'Ouest et n'ayant pas, à partir du 25 juin précédent, couru sur un hippodrome situé dans un rayon de 40 kilomètres de Paris. Cette date étant, l'année dernière, antérieure à celle du dernier lundi de juin, jour imparti par le Code des Courses au début des chevaux de deux ans en France, aucun des produits nés en 1907 et ayant couru dans la région parisienne ne se trouvait qualifié. Pour la présente étude, le résultat d'une course régie par des conditions aussi restrictives n'offre qu'un intérêt bien relatif.

Le Grand Prix de Nice. Les conditions du Grand Prix de Nice imposent différentes surcharges aux gagnants de certaines sommes l'année même de la course ou l'année précédente la course et accordent des remises de poids aux chevaux qui n'ont jamais gagné de prix d'une valeur déterminée. Cette année la génération de 1907 comptait quatre représen-

tants. A un écart de douze kilogs et demi, plutôt inférieur, sur cette distance de 2.200 mètres, à l'écart normal de poids, Kildare II, âgé de 3 ans, triompha par une longueur et demie de Romarin II, âgé de 5 ans, que suivaient respectivement à une longueur et deux longueurs et demie Lama et Brunette, âgés de 4 ans : ses trois contemporains étaient non placés. Il serait injuste de ne pas reconnaître le mérite de cette victoire.

Les prix de la Tuilerie et de Fougere ne permettent que la rencontre, le premier, de chevaux n'ayant jamais gagné 10.000 fr. et le second, de chevaux n'ayant jamais gagné 20.000 fr. Leur résultat n'offre donc qu'un intérêt minime.

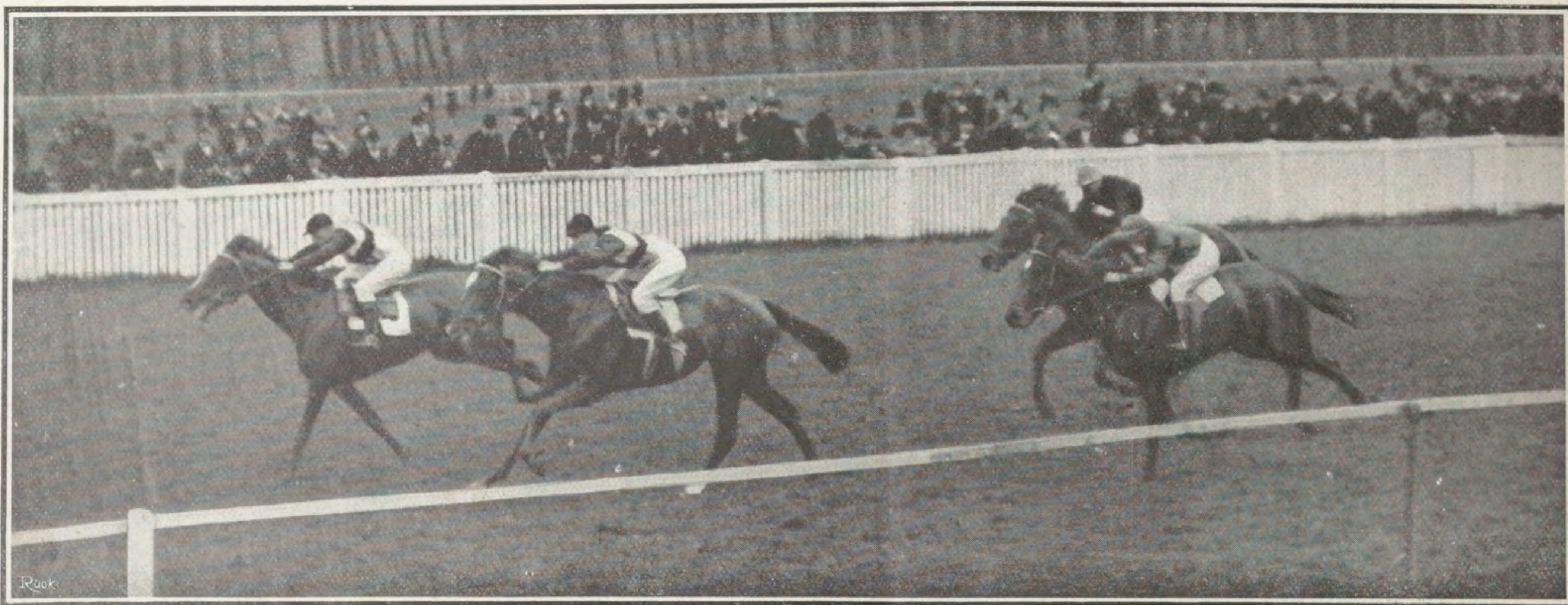
Il n'en est pas de même de celui du Prix Perplexité, ouvert aux produits n'ayant jamais cessé d'appartenir à l'éleveur qui les a fait naître et dont les chances sont équilibrées par des surcharges et remises de poids, basées sur la valeur des prix qu'ils ont ou n'ont pas gagnés. Cette année, à un écart de 8 kilogs, inférieur de 2 kilogs à l'écart normal de poids, Combronde, pouliche de 3 ans, a battu de deux longueurs et demie le poulain Lama, âgé de 4 ans. Elle a couvert les 2.000 mètres de la moyenne piste de Longchamp en 2' 8" 3/5, soit en 6 secondes de moins que l'Inconnu, le vainqueur de l'an dernier. Cette performance vaut d'autant mieux d'être notée que, pour les cinq autres courses de la journée, les temps constatés sont tous plus longs que ceux de la réunion correspondante de l'année dernière. A retenir que cette vitesse n'a été égalée que par King-James, le gagnant de 1907, qui avait alors 4 ans ; à retenir également que depuis la victoire de Hord, en 1905, les jeunes chevaux avaient été régulièrement battus dans cette épreuve.

En résumé, des sept courses que les chevaux de trois ans ont remporté sur leurs aînés, trois seulement valent de retenir l'attention. Il faut aussi reconnaître que les douze défaites qu'ils ont essuyées sont en général plus significatives : dans le Prix Perplexe notamment, épreuve à poids pour âge où ils se présentaient trois contre trois vétérans, les vieux chevaux ont pris les trois premières places.

Ces constatations suffisent-elles pour conclure à la médiocrité de toute la génération de 1907 ? Je ne le pense pas. Certes, les jeunes chevaux ont à prendre leur revanche, mais outre que le gros de leurs forces n'a pas encore donné, les résultats des simples escarmouches de ce premier mois de la campagne n'autorise point à déduire prématurément qu'ils en sont incapables.

ISONOMY.

LA SEMAINE HIPPIQUE



Lieutel Chulo Fils du Vent Berceuse
Le Prix Eugène-Adam : à la distance (2.000 mètres, 50.000 francs. Maisons, 15 avril).

Après les tribunes, Lieutel et Chulo se détachaient et Lieutel battait Chulo de deux longueurs 1/2; Berceuse troisième à cinq longueurs.

LE Prix Lagrange et le prix Hocquart, les deux principaux événements de la semaine passée, n'ont pas été, en somme, de bien gros événements. Alexis et Latour ont couru comme des chevaux passés de forme. Fils du Vent a montré qu'il ne fallait pas le sortir de son domaine, c'est-à-dire du 1.400 mètres en ligne droite. La double expérience du Prix Lagrange et du Prix de la Jonchère à Longchamp est, à cet égard, très concluante.

L'échec de Chulo, qui a défendu sa chance sans succès contre son compagnon d'écurie Lieutel est trop visiblement inexact pour tirer à conséquence. Qu'on attribue sa défaillance à l'état du terrain ou à un incident de parcours, il n'en reste pas moins certain qu'elle n'est qu'une défaillance, un accident qui ne peut le diminuer.

Du lot du prix Hocquart se détache la gagnante My Star, qui a battu dans un excellent style des adversaires assez ordinaires. La pouliche du baron M. de Rothschild n'avait couru jusqu'ici que sur des parcours assez réduits. Rien ne démontrait son aptitude à tenir la distance, et rien non plus d'ailleurs ne permettait de la nier.

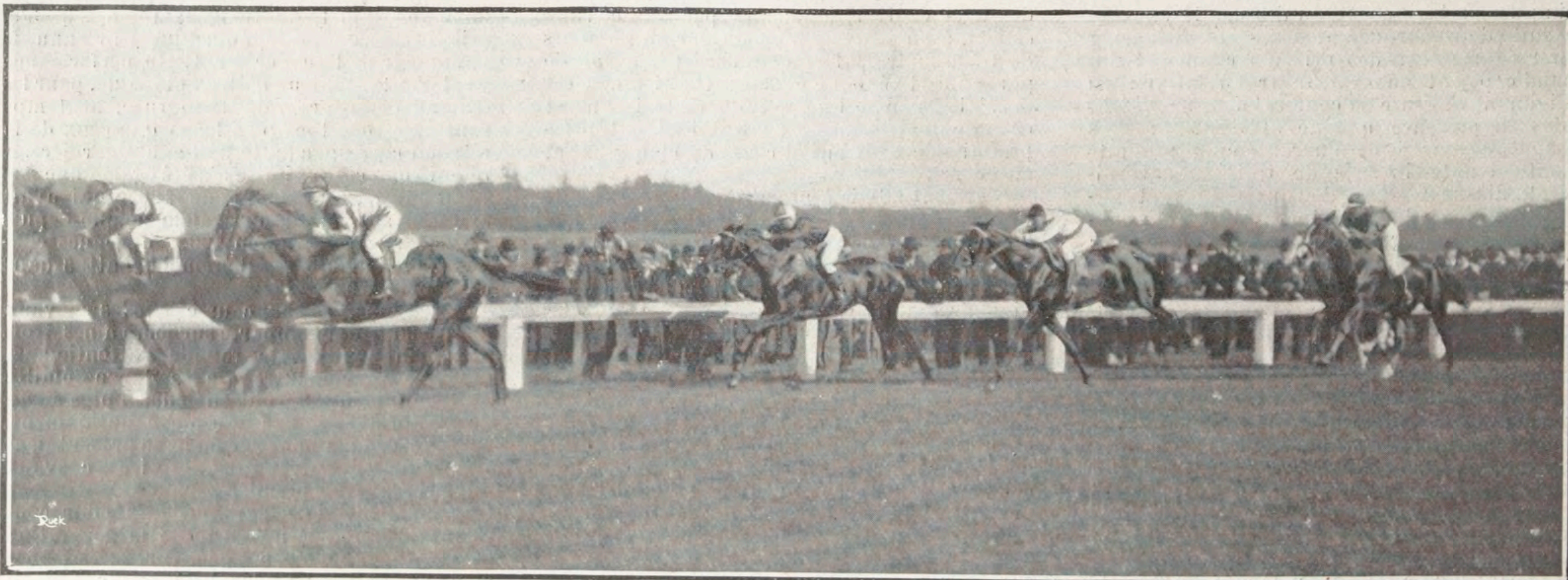


Le Prix de Guiche (2.000 mètres, Longchamp).
Nuage se rapprochait dans le dernier tournant pour prendre l'avantage sur Messidor III.

L'expérience qu'elle a victorieusement tentée sur les 2.400 mètres du prix Hocquart a d'autant plus de prix qu'elle n'y était pas spécialement préparée. Elle avait pour objectif la Poule d'Essai, qu'on pouvait croire mieux dans ses cordes, et c'est d'une façon impromptu, en constatant la pauvreté du lot, que son propriétaire s'est décidé à tenter la chance dans l'épreuve de dimanche dernier. Sa victoire lui permet d'émettre les plus sérieuses prétentions aux épreuves de son sexe.

Remarquons cependant que My Star a couru cette fois encore en pouliche vite. Le train n'a pas dû être bien sévère à en juger par la rapidité avec laquelle elle est venue de l'arrière à la tête du peloton dans le tournant, et elle a de placer utilement la remarquable pointe en vitesse qui est sa qualité dominante. Ce succès de My Star, encadré par ceux de Nuage et de La Française, a relevé un peu le prestige des trois ans. On avait des inquiétudes sérieuses au sujet du crack de Mme Cheremeteff : sa préparation n'allait pas, disait-on, sans difficultés. Voici les craintes dissipées, du moins en très grande partie.

STUART.



Orberose My Star Padoue II Superfin Bonna
Le Prix Hocquart : 300 mètres avant le poteau (2.400 mètres, 30.000 francs. Longchamp, 17 avril).

Après le dernier tournant, My Star se rapprochait et attaquait dans la ligne droite Orberose, qui succombait de trois longueurs.